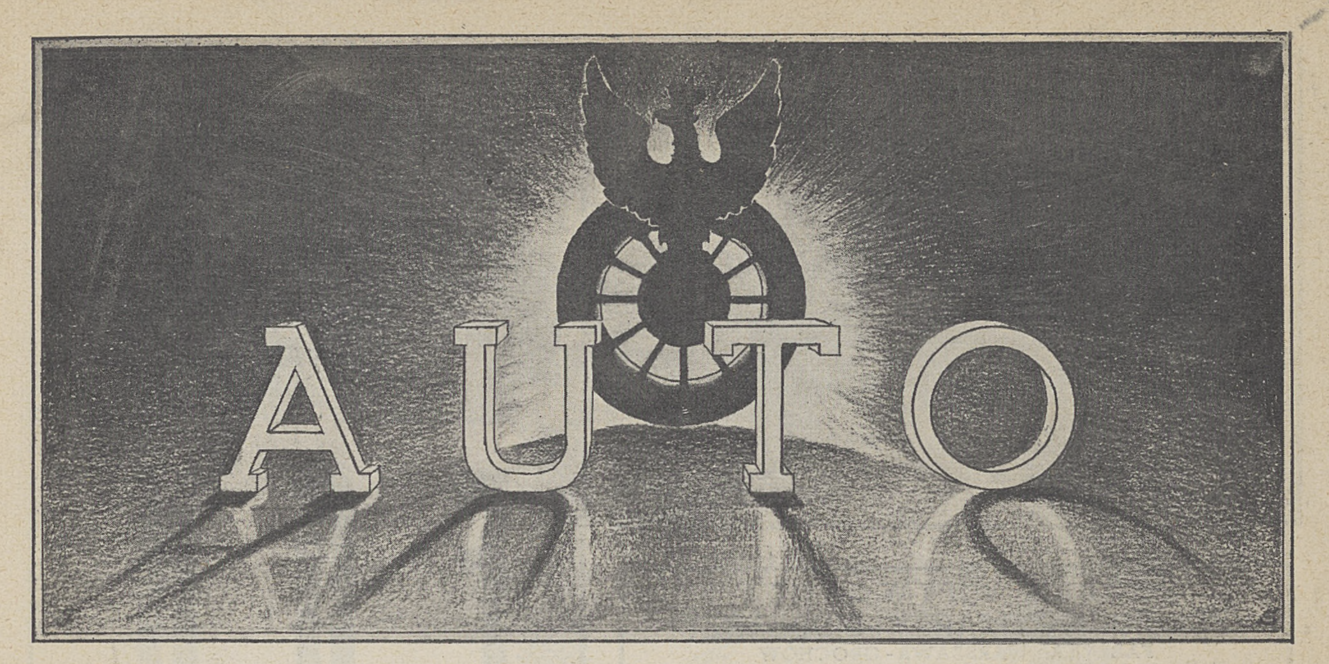



NR 1 STYCZEŃ 1939

CENA 1 ZŁOTY




ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

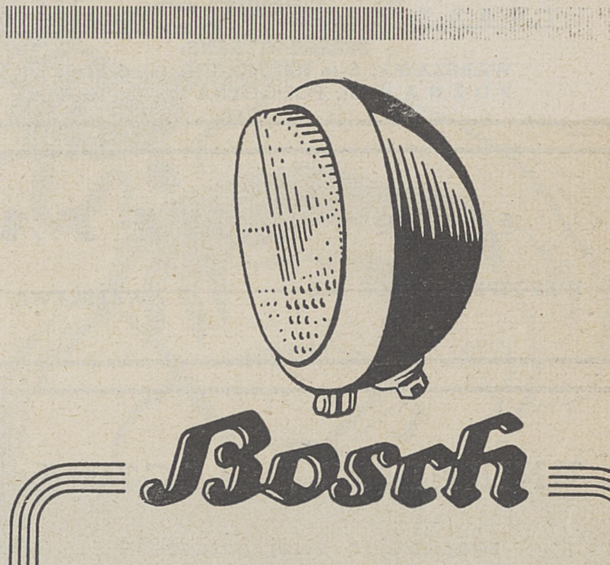
MIESIĘCZNIK ROK XVIII. NR 1. STYCZEŃ 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

## TREŚĆ Nr 1








Stop!
Polski Przemysł
powinien zaopatrywać się
w SPRĘŻYNY wszelkiego rodzaju
i PODKŁADKI SPRĘŻYNUJĄCE
o najwyższej jakości
w najtańszej wytwórni:
KAROL KURZELA
WYTWÓRNIA SPRĘŻYN I WYROBÓW Z DRUTU
POLONIA
WARSZAWA, KACZA 7. tel. 518-98

# Historia ostatnich pięciu lat

Rok 1938 mamy już za sobą. Był to już piąty rok pracy według nowych założeń polityki motoryzacyjnej, założeń odmiennych od zasad, według których rozwiązywano zagadnienie motoryzacji Polski do roku 1934-go. Myślę, że będzie rzeczą pożądaną skreślenie w ogólnym skrócie prac dokonanych w tym czasie, choćby pobieżne zbilansowanie osiągnięć w tej dziedzinie, która — ze względu na niemal powszechnie już uznaną doniosłość — stanowi troskę nie tylko szczupłego grona fachowców i osób bezpośrednio zainteresowanych, lecz nadto interesuje szersze kręgi bardziej wnikliwych grup społeczeństwa, tym bardziej, że pod względem ilości pojazdów mechanicznych oraz stosunku tej sumy do ilości mieszkańców lub do powierzchni kraju zajmujemy ciągle jeszcze jedno z ostatnich miejsc wśród państw cywilizowanych.

RZUT OKA NA SYTUACJĘ PRZED ROKIEM 1934.

Gwoli zachowania ciągłości tego „szkicu historycznego" pozwolę sobie pobieżnie naszkicować obraz zagadnienia motoryzacyjnego od początku naszej niepodległości. Otóż w pierwszych latach odbudowy naszej państwowości motoryzacja Polski, mimo trudnych naogół warunków i wszelakiego rodzaju rozgardiaszu panującego w kraju, mimo braku dobrych dróg i t. p. postępowała zwolna, ale dość pomyślnie naprzód. Wyrazem tego są m. in. liczby statystyczne z roku 1931: w dniu 1 stycznia tego roku nasz tabor motorowy liczył ogółem 42.000 kursujących pojazdów mechanicznych.

Ten okres był punktem kulminacyjnym postępującego rozwoju — od tej chwili rozpoczyna się stałe, dość szybko postępujące kurczenie się naszego nielicznego taboru, który w dniu 1 stycznia 1933 roku liczył już tylko 34.197 pojazdów mech. t.j. zmniejszył się o 18,5%. Staliśmy więc wówczas w obliczu ostrego zaniku taboru motorowego w Polsce.

Na ten smutny stan rzeczy złożył się szereg różnorodnych przyczyn. Do najważniejszych z nich zaliczyć należy:

a) niewłaściwą polityką fiskalną państwa, politykę, która traktowała właściciela poj. mech. jako krezusa i lekkoducha wydającego wielkie sumy bez żadnego pożytku dla kraju;

b) nadmiernie wysokie — w stosunku do zdolności nabywczej obywateli — ceny pojazdów mechanicznych, spowodowane dzięki wygórowanym opłatom celnym za poj. mech.;

c) niesłychanie wysokie koszty eksploatacji i utrzymania poj. mech.;

d) kryzys gospodarczy i politykę „zaciskania pasa";

e) brak dostatecznie szerokiej podaży poj. mech. na rynku i wskutek tego niemożność dokonania przez kupującego wyboru pojazdu odpowiedniego do potrzeb, możliwości i upodobań nabywcy.

Wobec gwałtownego kurczenia się naszego stanu posiadania koniecznym było zastosowanie jaknajszybciej radykalnych środków, mających na celu przede wszystkim opanowanie w najkrótszym czasie wytworzonej groźnej sytuacji i przeciwdziałanie dalszej demotoryzacji oraz wytworzenie warunków, popierających tę akcję. By osiągnąć ten cel trzeba było usunąć wyżej omówione zasadnicze przeszkody.

PRZERWANY BEZWŁAD INICJATYWY.

W zrozumieniu tej sytuacji Rząd poddał badaniu całokształt problemu motoryzacji w Polsce i w wyniku tych prac wiosną 1934 roku powziął uchwałę, ustalającą postępowanie na najbliższe lata oraz wytyczne polityki motoryzacyjnej na przyszłość. Dokładne przestudiowanie zagadnienia motoryzacji, przepracowanie zasad polityki motoryzacyjnej, ustalenie programu działania i realizacji tego planu, powierzone zostało wyznaczonemu jednocześnie w tym celu gronu przedstawicieli Rządu o charakterze nieoficjalnej Komisji pod przewodnictwem Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji.

Przystępując do swych prac Komisja stanęła na stanowisku, że zadaniem jej jest, w pierwszym rzędzie, odbudowa zamierającego rynku samochodowego, co możliwym było tylko przez dostarczenie społeczeństwu w najkrótszym czasie taniego i praktycznego samochodu, dając jednocześnie możność wyboru stosownie do potrzeb i możliwości, obniżenia kosztów eksploatacji i utrzymania oraz traktowanie pojazdu mechanicznego, jako przedmiotu pierwszej potrzeby i w związku z tym przychylne ustosunkowanie się do ich posiadaczy lub nabywców. Te trzy czynniki bowiem decydują w ogóle o możliwości stworzenia rynku i jego stopniowego, zdrowego rozwoju.

PIERWSZE KROKI KU POPRAWIE SYTUACJI.

Pierwsze kroki na drodze do obniżenia cen pojazdów mechanicznych zostały zrobione przy okazji zawierania umowy handlowej polsko-brytyjskiej w lutym 1935 r. Stawki celne, szczególnie w odniesieniu do małych i średnich popularnych samochodów osobowych i niektórych typów ciężarowych uległy wówczas znacznej obniżce, co spowodowało znaczne i poważne, dochodzące do 25% obniżenie cen sprzedażnych tych pojazdów, sprowadzając je do poziomu, umożliwiającego już sprzedaż na nieco szerszą skalę.

Jakkolwiek nie dało to natychmiastowego i widocznego efektu w postaci znaczniejszego zwiększenia się ilości wozów, tym nie mniej, obniżenie cen sprawiło, że znaczny odsetek starych i zniszczonych samochodów został w ciągu tego roku wycofany z obiegu i zastąpiony nowymi, co oczywiście przyczyniło się do poprawy stanu jakościowego taboru. Od tej chwili datuje się, jakkolwiek jeszcze bardzo powolne, jednak już dające się dostrzec, polepszenie się sytuacji.

Ustalając wytyczne polityki motoryzacyjnej na przyszłość, przyjęto, jako absolutną zasadę, że podstawą i celem wszelkich poczynań powinno być stworzenie własnego, niezależnego, przemysłu samochodowego, zdolnego do zaspakajania najistotniejszych potrzeb wojska i rynku w możliwie najszerszym zakresie i każdym czasie.

Dążenie do natychmiastowego realizowania tego postulatu przez odpowiednią rozbudowę własnego przemysłu, wobec bardzo słabego i nieustalonego bliżej rynku zbytu w tym czasie oraz konieczności utrzymania równocześnie niskiej ceny samochodów, byłoby narazie przedsięwzięciem nierealnym. Dlatego warunkiem nieodzownym było uprzednie stworzenie rynku zbytu opartego na podstawach pewnych i realnych.

Komisja stała więc wobec skomplikowanego zadania zorganizowania własnego przemysłu przy jednoczesnym utrzymaniu niskiej ceny samochodów.

Po szczegółowym rozważeniu szeregu koncepcji, Komisja doszła do wniosku, że zadanie to może znaleźć swoje rozwiązanie przez zorganizowanie montowni, które narazie budowałyby samochody z zespołów i części przywożonych z zagranicy. Montownie te, wprowadzając stopniowo do produkcji części i materiały wyrobu krajowego, przekształciłyby się następnie w fabryki całkowicie produkujące w kraju

## KOMISJA DLA SPRAW MOTORYZACJI KRAJU I JEJ OSIĄGNIĘCIA W R. 1936-ym.

By zapewnić osiągnięcie pełnej produkcji krajowej postanowiono wprowadzić system koncesjonowania przemysłu wyrobów samochodowych na ściśle określonych warunkach i przystąpiono równocześnie do konkretnych rozmów z przemysłem krajowym i zagranicznym, który sprawą produkcji samochodów w Polsce się zainteresował.

W celu największego poparcia akcji motoryzacyjnej oraz skoordynowania i ujednolicenia polityki w tej dziedzinie postanowiono nadać funkcjonującej nieoficjalnie Komisji Motoryzacyjnej charakter urzędowy, przekształcając ją w Komisję Międzyministerialną dla Spraw Motoryzacji Kraju pod przewodnictwem Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji, ustalając jej skład, organizację wewnętrzną i zakres działania.

Kontynuując swą działalność Komisja spowodowała wydanie zarządzenia Ministerstwa Skarbu, regulującego stosunek władz i urzędów skarbowych do nabywców i posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz nakazującego przychylne ich traktowanie, wyjaśniając przy tym, że pojazd mechaniczny nie może być traktowany jako przedmiot zbytku, lecz przeciwnie, jako sprzęt niezbędny dla celów obrony Państwa.

Dalszymi posunięciami Komisji w dziele obniżenia cen samochodów były: Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych oraz udzielenie w czerwcu 1936 r. Zakładom Przemysłowym Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie koncesji na wyrób samochodów i podwozi typu Chevrolet na zasadzie licencji General Motors Corp.

Oparto przyszłą własną produkcję, włączając przejściową fazę montażu, na współpracy z przemysłem amerykańskim z uwagi na ceny niepomiernie niższe od cen przemysłu europejskiego, dzięki czemu urzeczywistniono postulat dostarczenia w krótkim czasie rynkowi polskiemu taniego i dobrego samochodu.

Ulgi podatkowe, wynikające z omówionego wyżej Dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej, sięgające od 15% do 30% kosztu nabycia samochodu spowodowały, że ceny, płacone przez konsumentów, stały się istotnie niskie, przewyższające już nieznacznie ceny analogicznych pojazdów na rynkach europejskich.

Udostępnienie w ten sposób samochodu szerszym warstwom społeczeństwa stanowiło moment zwrotny w naszej motoryzacji.

* * *

Kolejnym posunięciem, mającym tym razem na celu obniżenie kosztów eksploatacji i utrzymania samochodu, było obniżenie ceny benzyny z 68 na 58 gr za 1 litr, t.j. blisko o 15% oraz całkowite zwolnienie nowych samochodów ciężarowych od opłat na Państwowy Fundusz Drogowy w ciągu pierwszego roku od daty ich rejestracji i obniżenie tych opłat od koncesjonowanych przedsiębiorstw przewozu osób autobusami w województwach wschodnich o 50%.

Na skutek tych posunięć w ciągu roku 1936-go przybyło 4946 nowych pojazdów mechanicznych i stan ilościowy taboru na dzień 1 stycznia 1937 r. wzrósł do 37.468 jednostek, przy czym liczba ta nie jest ścisła, gdyż nie zawiera tych pojazdów, które wycofane zostały z ruchu czasowo. W rzeczywistości do liczby tej należy doliczyć jeszcze około 3000 jednostek, co da nam razem około 40.500 pojazdów.

## WZMOŻONE TEMPO ROZBUDOWY RYNKU W LATACH 1937-38.

Wpływ tych posunięć dał się zauważyć bardzo wyraźnie w ciągu 1937 roku, który się zamknął liczbą 44.200 kursujących pojazdów, nie licząc pojazdów czasowo wycofanych z ruchu, które ocenić trzeba łącznie na około 7.000 jednostek. W roku tym zarejestrowanych zostało 9.969 nowych pojazdów mechanicznych (8.256 samochodów i 1713 motocykli), z których część została, oczywiście, użyta na wymianę starego, zużytego taboru.

* * *

Dążąc stale do największego poparcia rozwoju motoryzacji, omówione wyżej ulgi w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy zostały w roku 1938-ym rozszerzone, a mianowicie jednoroczny okres zwolnienia nowych samochodów ciężarowych od tych opłat został przedłużony do lat pięciu od daty pierwszej rejestracji, przy czym ulgą tą zostały objęte również i nowe taksówki.

Wobec upłynięcia z dniem 31. XII. 1937 r. ważności Dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych, doceniając doniosłe znaczenie tych ulg dla sprawy motoryzacji, przepracowana została specjalna ustawa o ulgach dla nabywców pojazdów mechanicznych, uchwalona przez Izby ustawodawcze w końcu marca b. r.

Na mocy tej ustawy osoby, które w okresie od 1. I. 1938 do 31. XII. 1939 r. nabędą nowe pojazdy mechaniczne, korzystają z ulgi w podatku dochodowym i specjalnym od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszów publicznych, w wysokości 20% ceny kupna pojazdu, niezależnie od jej wysokości i bez ograniczenia ilości nabytych pojazdów. Ustawa ta może być w drodze rozporządzenia Rady Ministrów przedłużona do końca 1942 roku.

Dane za dwanaście miesięcy roku 1938-go (od 1.I. do 31.XII) potwierdzają, że prowadzona polityka nie pozostała bez skutków. W ciągu tego rocznego okresu zarejestrowano ogółem 14.231 nowych pojazdów mechanicznych (11.304 samochody i 2.927 motocykli). Zapotrzebowanie rynku stale się wzmaga.

Należy tu zaznaczyć że w okresie pierwszych trzech miesięcy r. ub. z powodu niepewności co do przedłużenia ulg podatkowych na dalszy okres czasu i obawy, że ewentualnie przyznane ulgi będą obowiązywały dopiero od dnia ogłoszenia ustawy, ruch na rynku samochodowym był stosunkowo słaby, w tym czasie bowiem sprzedano tylko 1866 pojazdów, a już 5401 pojazdów w ciągu następnych 3 miesięcy (kwiecień, maj i czerwiec).

W okresie za tym od 1.I. 1936 r. do 31.XII 1938 r., t.j. w ciągu 36-ciu miesięcy sprzedano ogółem 29.146 nowych pojazdów mechanicznych a tabor kursujących pojazdów w dniu 1.XI. 1938 r. liczył 55.142-a pojazdy, a więc o ca 13.140 jednostek więcej, niż w roku 1931, który był jednocześnie rokiem największego rozwoju motoryzacji przed kryzysem.

Dodać wreszcie trzeba, że przeprowadzona na dzień 1-go października 1938 roku statystyka pojazdów motorowych niezarejestrowanych, stojących bezczynnie lecz nie rozbieranych na szmelc wykazuje istnienie 13.682-ch jednostek (10.094 samochody i 3.588 motocykli). Tak więc cały tabor prywatny jakim dysponowaliśmy w dniu 1. X. 1938 roku wynosił 69.049 jednostek (51.976 samochodów i 17.073 motocykle).

* * *

Zbyt pojazdów mechanicznych w roku 1938-ym, który jest wyższy od zbytu za ten sam okres czasu roku ubiegłego o przeszło 40% wskazuje ponad to, że nastąpiła wyraźna poprawa w dziedzinie naszej motoryzacji i wydaje się, że poprawa ta posiada cechy stałości.

Powinniśmy się więc liczyć z poważnym i stale postępującym wzrostem popytu na pojazdy mechaniczne oraz z rychłym uporządkowaniem i stabilizacja stosunków na rynku.

Zmiana sytuacji w dziedzinie motoryzacji oraz pomyślne horoskopy na przyszłość spowodowały wydatne zainteresowanie przemysłu prywatnego sprawą produkcji samochodów w kraju. Świadczy to, że sprawa rozbudowy własnego przemysłu samochodowego jest obecnie już rzeczą zupełnie realną i domagającą się szybkiego zrealizowania.

## NIEZALEŻNY POLSKI PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY — WARUNKIEM RACJONALNEJ MOTORYZACJI

Jak powiedziano na wstępie istnienie własnego i niezależnego przemysłu samochodowego, zdolnego do zaspakajania różnorodnych potrzeb Armii i życia gospodarczego, nie tylko w chwili obecnej, lecz i w przyszłości i to w możliwie najszerszym stopniu, jest najistotniejszym warunkiem racjonalnej motoryzacji i obronności Państwa.

Jednakże wprowadzanie w życie problematu własnej produkcji nasuwało do niedawna jeszcze bardzo liczne poważne trudności w związku z dezorganizacją i niemal całkowitym zastojem rynku zbytu, nieufnością i wyczerpaniem społeczeństwa i sfer przemysłowych wskutek przebytego i jeszcze trwającego kryzysu gospodarczego, braku kredytu itd.

Koniecznym więc było skoncentrować cały swój wysiłek przede wszystkim na opanowanie tych wysoce szkodliwych i groźnych w skutkach przejawów, które same przez się musiały odsuwać sprawę produkcji krajowej na dalszy plan.

W tych warunkach trzeba było zastosować takie środki, które umożliwiłyby na razie przynajmniej zahamowanie postępującej szybko demotoryzacji. Osiągnięcie tego było możliwe tylko przez dostarczenie rynkowi w możliwie najkrótszym czasie tanich pojazdów mechanicznych, odpowiednich do naszych potrzeb i możliwości.

Trzeba było więc działać natychmiast i radykalnie, wszelka bowiem dalsza zwłoka, pogłębiając jeszcze bardziej i tak już bardzo ciężką sytuację, mogłaby zniweczyć wszelkie plany i zamierzenia.

Powstrzymanie postępującej demotoryzacji przez zorganizowanie pełnej wytwórczości krajowej, czy to w drodze rozbudowy istniejącej fabryki, czy też przez założenie innych jeszcze wytwórni, obliczonych na natychmiastową i pełną produkcję w kraju od pierwszej chwili swego powstania, było w naszych ówczesnych warunkach niewykonalne, bez przeznaczenia ogromnych sum z ogólnego budżetu państwa, sum które stanowiły poważny procent całorocznego budżetu Rzplitej. Nadto, należy zauważyć, że zarówno rozszerzenie istniejącej wytwórni, bądź też tworzenie nowych fabryk wymagało dłuższego okresu czasu i odwlekłoby na czas dłuższy proces renowacji taboru jak również stworzenie szerszego rynku zbytu. W istniejącej sytuacji ogólnopolitycznej nie wolno było zdecydować się na utratę jeszcze kilku lat.

Wobec bardzo wąskiego na razie rynku zbytu w Polsce, produkcja krajowa musiałaby być w ciągu pierwszych kilku lat ilościowo bardzo skromna, a wskutek tego droga. Dla dostosowania sprzedażnych cen samochodów do zdolności nabywczej społeczeństwa koniecznym byłoby więc również wysokie premiowanie tej produkcji i co roczne przeznaczanie na ten cel dalszych bardzo poważnych kwot.

## KONSEKWENCJE GRZECHÓW W LATACH UBIEGŁYCH

Wobec takiego stanu rzeczy niezbędnym było pójść po drodze nie najlepszej, gdyż powolnej prowadzącej do celu i realizować postawione sobie zadania w drodze stopniowego, konsekwentnie postępującego rozwoju produkcji tj. przez montownie. Droga ta z jednej strony umożliwiała najszybsze przeciwstawienie się dalszej demotoryzacji przez dostarczenie w krótkim czasie rynkowi tanich i odpowiednich dla naszych potrzeb samochodów, nie sprowadzanych w gotowym stanie z zagranicy, lecz już od początku częściowo wykonywanych w kraju przy użyciu krajowych materiałów i części, a z drugiej strony — prowadziła pośrednio do własnej produkcji.

W związku z tym, w wyniku pertraktacji, prowadzonych z przedstawicielami kilku największych fabryk samochodowych europejskich i amerykańskich, w czerwcu 1936 roku, została udzielona zakładom przemysłowym „Lilpop, Rau i Leowenstein" w Warszawie koncesja na wyrób samochodów i podwozi typu Chevrolet według amerykańskiej licencji General Motors Corp.

Z wielu stron odzywały się głosy teoretyków bądź też osób bezpośrednio w tej sprawie zainteresowanych (często występujących nie bezpośrednio, lecz pośrednio — z ukrycia), że montownia jest zaprzeczeniem racjonalnej motoryzacji, że zniszczy ona dotychczasowy nasz dorobek i uniemożliwi powstanie własnej produkcji, że nie spowoduje powstania i rozwoju przemysłu pomocniczego, gdyż w interesie montowni jest pracować w najtańszych i najłatwiejszych warunkach. Twierdzono przy tym z całą stanowczością, że montownia z natury rzeczy nigdy nie będzie mogła przejść na produkcję i stać się fabryką budującą samochody całkowicie w kraju.

Pogląd taki okazał się niesłuszny, jakkolwiek montownia — nie stanowi, zapewne, idealnego rozwiązania sprawy — należy ją traktować w ówczesnych naszych warunkach jako pewne zło konieczne. Udzielenie koncesji zostało bowiem uwarunkowane szeregiem wyraźnych i ściśle ujętych zobowiązań charakteru gospodarczego i przemysłowego ze strony montowni, dających pełną gwarancję przejścia na pełną produkcję w kraju w możliwie najkrótszym czasie, a wykonywanie przyjętych zobowiązań znajduje się stale pod ścisłą kontrolą. Montaż w Zakładach Lilpopa nie jest niczym innym, jak przejściowym etapem, poprzedzającym całkowitą produkcję w kraju, przy jednoczesnym skierowaniu działalności Zakładów na wyrób określonych typów pojazdów mechanicznych.

Dodać należy, że całkowite oparcie produkcji o jedną tylko wytwórnię jest bardzo nie pożądane ze względów zasadniczych zarówno z punktu widzenia konkurencji na rynku prywatnym, konkurencji, która przez świat cały uznana została za jedyny zdrowy czynnik postępu, jak również i z punktu widzenia potrzeb obronności. Pewniejsze jest bowiem oparcie się na kilku wytwórniach, niż na jednej, na większej grupie warsztatów i ludzi wykwalifikowanych w danej gałęzi produkcji.

Wprowadzenie podziału programu produkcji pomiędzy odpowiednią ilość wytwórni i skoncentrowanie przy tym działalności poszczególnych fabryk na produkcję ściśle określonego rodzaju pojazdów mechanicznych, stwarza warunki, umożliwiające wytwórniom lepsze przystosowanie się do potrzeb rynku, zwiększenie wydajności i udoskonalenie metod pracy, a co za tym idzie, obniżenie kosztów produkcji. Dlatego należy iść jak najszybciej w tym kierunku.

Już początkowe wysiłki skierowania omawianego zagadnienia na tę drogę spowodowały—takby można sądzić z liczb przytoczonych niżej—że Państwowe Zakłady Inżynierii znalazły się w znacznie lepszych warunkach pracy i zbytu, niż przed tym, gdyż obecnie, operując wyłącznie na określonym odcinku, odpowiadającym Zakładom pod każdym względem, zajęły na rynku należne miejsce i zapewniły sobie nie tylko całkowity zbyt swej produkcji, lecz również rozwój jej na przyszłość.

Ilustracją powyższych słów służą następujące cyfry:

a) obrót P.Z.Inż. na rynek prywatny wynosił:
w roku 1935 — około 14.500.000 zł.
w roku 1936 — około 24.000.000 zł.
w roku 1937 — około 28.000.000 zł.

b) produkcja na rynek prywatny:
w roku 1936 — 1.600 poj. mech.
w roku 1937 — 2.630 poj. mech.
w roku 1938 — 2.700 poj. mech.

### UDZIAŁ PRZEMYSŁU KRAJOWEGO W WOZACH MONTOWANYCH WZRASTA

Potwierdzeniem tezy, że racjonalnie postawiona sprawa montażu musi doprowadzić do własnej produkcji, służyć może montownia Lilpopa, która przystąpiła już do realizacji budowy własnej fabryki w Lublinie, w której wyrabiane będą silniki, skrzynki biegów i przekładnie tylnego mostu, a wypuszczenie pierwszego podwozia typu „Chevrolet", wyprodukowanego w kraju, ustalone zostało na koniec 1939 roku.

Niesłuszne jest również twierdzenie, że montownie nie przyczyniają się do powstawania i rozwoju przemysłu pomocniczego. Montownia Lilpopa w roku 1937 zmontowała ogółem 3600 wozów różnych typów i użyła do ich wyrobu części, dostarczonych przez krajowy przemysł pomocniczy na kwotę około 3.300.000 zł co stanowi średnio około 916 zł na jeden wóz. W pierwszym półroczu 1938-go roku wyprodukowano 2136 wozów różnych typów i koszt tych materiałów i części wyniósł 2.628.000 zł, więc średnio po 1230 zł na każdy wóz, czyli 35 proc. więcej niż w roku ubiegłym.

Wobec wprowadzenia w drugim półroczu ub. r. do budowy samochodów „Chevrolet" dalszych elementów wyrobu krajowego, udział polskiego przemysłu pomocniczego w produkcji montowni w wysokości 1230 zł na jeden wóz zwiększył się w tym okresie.

Mając równocześnie na uwadze termin jesienny roku 1939 nakreślony dla całkowicie krajowej produkcji podwozia „Chevrolet", można mieć pewność, że w okresie czasu, dzielącego nas od tej daty, udział procentowy polskiego przemysłu pomocniczego będzie stale wzrastał.

### RUSZYLIŚMY Z MARTWEGO PUNKTU

Zespół posunięć zainicjowanych przez Komisję Motoryzacyjną w ciągu ostatnich czterech lat przyniósł między innymi konkretną obniżkę cen na pojazdy mechaniczne. Ilustrację do tej obniżki daje poniższa tabela:

| rok | P. Fiat 508 (karetka 2-drzwiowa) | P. Fiat 621 podw. cięż. | Chevrolet 157 W/D podw. cięż. | Chevrolet osob. Master |
|---|---|---|---|---|
| 1934 | 7.200 zł | 16.520 zł | 10.900 zł | 12.500 zł |
| 1935 | 5.400 zł | 10.000 zł | 10.900 zł | 12.500 zł |
| 1936 | 4.950 zł | 7.900 zł | 8.500 zł | 7.640 zł |
| 1937 | 4.950 zł | 8.100 zł | 8.500 zł | 7.640 zł |
| 1938 | 4.950—20% (cena netto 3.960) | 9.150—20% (c.n. 7.320) | 8.750—20% (c.n. 7.000) | 7.640—20% (c.n. 6.112) |

Uwaga: ceny w r. 1937-ym były niższe od podanych dzięki ulgom podatkowym, które jednak, wobec skomplikowanych obliczeń, b. trudno ująć procentowo.

I dalej zwróćmy uwagę na statystykę przyrostu kursujących poj. mech. w okresie ostatnich czterech lat oraz ilość nowych poj. mech., sprzedawanych w ostatnich latach. Liczby te, które są w znacznej mierze funkcją pracy Komisji Motoryzacyjnej, mówią o zdecydowanym postępie. Tak więc stan poj. mech. zarejestrowanych rósł następująco: 1.I. 1936 — 34.129 jednostek, 1.I. 1937 — 37.468, 1.I. 1938 — 44.200, 1.I. 1939 — 54.009.

Nowych poj. mech. sprzedano: w roku 1935 — ok. 3.000, w roku 1936 — 4.946, w roku 1937 — 9.969, w r. 1938-ym — 14.231.

Postęp jest zbyt skromny, jak na nasze wymagania i... życzenia. Ma jedną jednakże ważką zaletę — jest postępem realnym, rzeczywistym, namacalnym, a nie... „gadanym", teoretycznym. Demagogiczni „mentorzy motoryzacyjni" powinni już wreszcie zrozumieć, że bez rzucenia miliardowych sum z budżetu państwowego, a więc bez zasadniczej zmiany naszego ustroju gospodarczego (gdyż żaden minister skarbu przy dzisiejszym budżecie nie zgodzi się na przeznaczenie tak wielkich kwot, potrzebnych do wykonania planu na naprawdę wielką skalę) na tę drogę wejść nie można, po prostu dla tej zwykłej przyczyny, że rachunek musi się zgodzić, chyba, że dopłacać mają np.... wyspy Złotych Baranów. Nie każdy kraj ma takie wyspy, które zechcą dopłacać. Teoretykom, zaopatrzonym w „czarodziejów pieniądza i kredytu" proponuję, aby zapoznali się, co sądzą o tej „czarnej magii" np. sfery robotnicze lub tzw. doły urzędnicze. Poglądy te będą znakomitym uzupełnieniem „wiedzy magicznej" i kubłem lodowatej wody na roznamiętnione głowy.

Nawiasem zauważę, że nawet gdybyśmy już weszli na pochyłą drogę tzw. gospodarki rewolucyjnej, nie bardzo rozumiem dlaczego mielibyśmy zacząć „rewolucyjny postęp cywilizacji" od upychania setek tysięcy pojazdów mechanicznych w szerokie masy. Czy przypadkiem nie należałoby zacząć od... mydła, skarpetek, cukru, soli i... kanalizacji? Czyż doprawdy trzeba przypominać, jak bardzo wąskie podstawy ma nasza motoryzacja wskutek niezmiernie niskiego dochodu społecznego w Polsce?

Reasumuję wyżej powiedziane: są dwie drogi — ewolucyjna i rewolucyjna. Ewolucyjna musi rozwijać się powoli. Droga rewolucyjna bez rewolucji ogólnogospodarczej jest nie do pomyślenia, gdyż byłaby wysiłkiem konika polnego, który ma ambicję poruszenia z miejsca 10-opiętrowej kamienicy.

* * *

Wszystkie te wyżej przedstawione posunięcia Komisji Motoryzacyjnej sprawiły, że w ciągu ostatnich dwóch lat motoryzacja naszego kraju ruszyła ewolucyjnie z martwego punktu i wchodzić zaczyna na drogę naturalnego rozwoju.

Proces ten należy koniecznie ułatwić i przyśpieszyć, wykorzystując w tym celu obecne pomyślne warunki i skierować go na właściwy tor.

Jakkolwiek obecna sytuacja w dziedzinie motoryzacji nie stanowi jeszcze pełni rozwoju naszych możliwości, tym nie mniej zaistniały już warunki, które stwarzają dostateczne podstawy do powstania i rozwijania się własnej produkcji na szerszą skalę.

Nasza wytwórczość krajowa, w obecnym stanie, nie jest jednak w możności zaspokoić potrzeb rynku, które stale wzratsają, koniecznym więc się staje jak najszybsze zwiększenie wydajności naszych wytwórni i rozszerzenie zakresu produkcji na wyrób innych jeszcze typów samochodów, co do których istnieje wyraźne zapotrzebowanie naszego życia gospodarczego oraz tych, na których rozpowszechnieniu Państwu zależy. Do rzędu tych typów należą przede wszystkim samochody ciężarowe i autobusy o dużej nośności użytecznej.

### PORZĄDKOWANIE HANDLU SAMOCHODOWEGO

W końcu roku 1938-go udzielono Wspólnocie Interesów koncesję na montaż kilku typów samochodów niemieckich. Koncesję tę należy traktować jako próbę uporządkowania importu, niezbędnego w dzisiejszym stadium zapotrzebowań rynkowych, zarówno od strony ograniczania wwozu niektórych typów, mniej poszukiwanych na rynku (co zwiększa zbyt innych typów, a więc pośrednio ułatwia obsługę i zaopatrzenie w części zamienne), jak również przez stopniowe coraz głębsze wydzielanie z importu poszczególnych elementów samochodu, elementów, które mogą być zastąpione wytworami produkcji polskiej. Im szybciej będzie to wydzielanie następowało bez uszczerbku dla konsumenta w postaci wyższych cen, tym lepiej (trzeba wciąż pamiętać o niewzruszonej prawdzie, że ilość kupowanych poj. mech. jest ściśle zależna od wysokości cen pojazdu i kosztów utrzymania — uświadomienie motoryzacyjne może objąć stosunkowo niewielką ilość osób, które „mogą, ale nie chcą, bo nie wiedzą, że to takie pożyteczne i przyjemne").

Przez porównanie nasuwa się myśl, że skoro uporządkowano (względnie raczej jesteśmy na drodze do uporządkowania) sprawę przywozu samochodów produkcji niemieckiej, analogicznie należałoby postąpić przy porządkowaniu importu samo-

chodów produkcji francuskiej i angielskiej. Rynkowi i obsłudze wyszłoby to z pewnością na dobre — zniknęłyby z rynku marki, sprzedawane w ilości kilkunastu sztuk rocznie, a na przedstawicielstwach firm pozostających na rynku możnaby wymóc postawienie obsługi na właściwym poziomie.

* * *

Po uporządkowaniu tego odcinka pracę Kom. Mot. nad organizowaniem rynku zbytu możnaby uznać w ogólnych zarysach za ukończoną. Ostrze działania należałoby zwrócić w kierunku tworzenia baz dobrej i taniej obsługi (ale już tak naprawdę, na serio — bez dotychczasowego pobłażania dla kupców, nie wywiązujących się ze swych obowiązków w stosunku do nabywcy pojazdu i motoryzacji) przy jednoczesnym koncentrowaniu uwagi nad przyśpieszaniem procesu rozwoju ilościowego i jakościowego wytwórczości krajowej.

Do rzędu posunięć Komisji Międzyministerialnej, tegoż charakteru, posunięć szczególnie ważnych dla sprawy ułatwienia i przyśpieszenia procesu motoryzacji, należy ustawa z dnia 28 kwietnia 1938 roku o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych (o ustawie tej i jej znaczeniu dla handlu samochodowego pisaliśmy dwukrotnie na łamach „Auta" — ostatnio w numerze 12-ym — grudzień 1938 r.).

Dalszym posunięciem, nie bez większego znaczenia jest podjęcie akcji na rzecz budowy garażów, których brak daje się dotkliwie odczuwać. Już w roku ubiegłym Bank Gospodarstwa Krajowego uruchomił kredyty, przeznaczone wyłącznie na popieranie budownictwa garażowego i akcję tę prowadzi w dalszym ciągu. Związek Miast Polskich, ze swej strony, wydał okólnik do prezydentów i burmistrzów miast, wskazujący na możliwość pomocy komunalnej dla tegoż budownictwa przez udzielenie terenów i kredytów K.K.O. Niezależnie od tego Ministerstwo Skarbu zwolniło przdsiębiorstwa garażowe od podatku przemysłowego.

W roku 1938-ym ułatwienia dla budownictwa garażowego poszły jeszcze dalej i znalazły swój wyraz w ustawie o ulgach inwestycyjnych, na mocy której osobom, które wybudują garaże, służą ulgi w podatku dochodowym w postaci prawa potrącenia od dochodu podlegającego podatkowi dochodowemu, sum zużytych na budowę garażu.

Stojąc na stanowisku, że zapewnienie posiadaczom pojazdów mechanicznych możności należytego utrzymania i konserwacji wozów oraz możliwie największych ułatwień w tej dziedzinie — posiada dla rozwoju motoryzacji zasadnicze znaczenie, na mocy tejże ustawy przyznane zostały analogiczne, jak wyżej, ulgi w podatku dochodowym tym osobom, które zbudują stację obsługi technicznej, warsztaty reperacyjne oraz dworce lub stacje postojowe dla autobusów.

Wreszcie należy tu wspomnieć jeszcze o wprowadzonych przed dwoma laty ulgach i uproszczeniach przy egzaminach szoferskich w związku z przekazaniem tych czynności organizacji społecznej, jak również ułatwieniach przy rejestracji pojazdów mechanicznych.

Oprócz wyżej wymienionych już realnych posunięć, Komisja Międzyministerialna dla Spraw Motoryzacji Kraju, śledząc uważnie bieg sprawy, prowadzi nadal stale badania i studia nad możliwością wprowadzenia dalszych ułatwień i udogodnień popierających dzieło motoryzacji.

Między innymi, przepracowuje się obecnie szereg posunięć, charakteru organizacyjnego i gospodarczego, pozostających w związku z motoryzacją, mających na celu uporządkowanie i zracjonalizowanie panujących u nas w tym względzie stosunków, zarówno w dziedzinie handlu jak i przemysłu, przewozów i ruchu drogowego oraz bada możliwości dalszego ewentualnego obniżenia kosztów eksploatacji i utrzymania pojazdów mechanicznych.

## ZAKOŃCZENIE

Prace Komisji Motoryzacyjnej spotykały się niejednokrotnie z krytyką. Atakowano poszczególne odcinki najczęściej powierzchownie, demagogicznie, nie przyjmując pod uwagę istniejących realnych trudności. Pewnie — każda biurokratyczna machina z natury rzeczy jest ciężka, działa wolniej od śródków dyspozycji prywatnej. Ale trzeba bezstronnie przyznać, że ostatnie trzy lata przyniosły widoczne, realne efekty tej pracy. Obecnie czekamy na pogłębianie rozpoczętej pracy, która — miejmy nadzieję — przyniesie nowe korzyści dla motoryzacji kraju.

* * *

Od paru lat dokonuje się w Polsce zasadnicza przemiana. Szersze warstwy społeczeństwa zrozumiały i doceniły korzyści, jakie płyną z motoryzacji dla całego kraju, a w szczególności dla nich samych i uświadomiły sobie cel i wysiłki czynników rządowych.

Uświadomienie jednak społeczeństwa w rzeczywistym znaczeniu samochodu dla Państwa i w wartościach jego jako środka przewozowego, jest jednak jeszcze nadal zbyt małe, należy zatem stale i usilnie pracować nad stwarzaniem i podtrzymaniem atmosfery, sprzyjającej rozwojowi motoryzacji, przez głęboko przemyślaną i odpowiednio sterowaną politykę i nieustanną propagandę na rzecz tak trudnej a ważnej akcji, jaką jest motoryzacja Polski.

**T. Grabowski**

# Motoryzacja Polski dziś i w przyszłości

*Wywiad z przewodniczącym Komisji Międzyministerialnej dla spraw Motoryzacji Kraju — wiceministrem Komunikacji inż. J. Piaseckim*

W pierwszych dniach stycznia jedna z agencji warszawskich ogłosiła wywiad z przewodniczącym Komisji Motoryzacyjnej — wiceministrem komunikacji, inż. Julianem Piaseckim. Wywiad ten, przeznaczony dla prasy codziennej, która od czasu do czasu zajmuje się zagadnieniami motoryzacyjnymi, ujmuje syntetycznie całokształt prac wykonanych przez Komisję Motoryzacyjną w latach ubiegłych, jak również zamierzenia na przyszłość. Ze względu na to, że na łamach „Auta" wielokrotnie omawialiśmy sprawy poruszane w pierwszej części (nazwijmy ją — częścią traktującą o historii motoryzacji) wywiadu, a nadto podajemy ujęcie syntetyczne tego tematu w artykule wstępnym bieżącego numeru p. t. „Historia ostatnich pięciu lat" — z pierwszej części podajemy tylko te fragmenty, które wnoszą nowe liczby lub omawiają konkretne tematy dotychczas nieporuszane, względnie poruszane jedynie fragmentarycznie i nie wyczerpująco. Natomiast drugą część wywiadu traktującą o sprawach aktualnych i zamierzeniach na przyszłość podajemy w całości.

* * *

Tak więc p. wiceminister inż. J. Piasecki w sprawie wyboru drogi, którą należało pójść przy motoryzowaniu kraju oświadcza:

— Przypominam więc, że w r. 1936 zastanawialiśmy się, czy pójść w Polsce wyłącznie drogą produkcji krajowej, czy importu, czy montażu pojazdów mechanicznych w kraju. Wybraliśmy drogę pośrednią — rząd udzielił koncesji na montaż samochodów jednej z krajowych wytwórni, z warunkiem stopniowego przejścia na produkcję czysto krajową, *równocześnie wsparto wydatnie wytwórczość Państwowych Zakładów Inżynierii* przy pozostawieniu możliwości importu samochodów w razie wzrostu zapotrzebowania na rynku.

— Efektem jest niemal *podwojenie ilościowe w taborze polskim samochodów nowoczesnych,* o wszystkich zaletach, wymaganych od współczesnego pojazdu, zarówno pod względem wydajności silnika, jak komfortu i elegancji zewnętrznej, przy całkowitej renowacji taboru, kursującego w kraju, a dostarczanego równolegle przez P. Z. Inż. i montownię.

— To jest rezultat zewnętrzny, czysto optyczny, ale *równocześnie osiągnięte zostały wyniki dużo głębszego znaczenia.* Do nich zaliczyć muszę przystąpienie przez montownię do budowy własnej fabryki silników.

— Budowa ta posuwa się dość szybko. W ciągu kilku tygodni, jeszcze przed mrozami, wykończono bocznicę kolejową, zniwelowano grunt, założono fundamenty i przystąpiono do wznoszenia szkieletu konstrukcji żelazobetonowej. Można przewidywać już dziś, że ambicja pierwszej polskiej firmy nie dopuści do przewlekania, lub zmiany postępowania raz wytkniętego, toteż w oznaczonym umową koncesyjną terminie, silnik do montowanych obecnie samochodów będzie całkowicie produkowany w kraju.

— A przecież nie można też pominąć milczeniem faktu, że przy budowie tej fabryki *znalazło zatrudnienie kilkuset robotników.* Dotychczas zresztą montownia zastosowała szereg części samochodowych pochodzenia krajowego, dając tym samym zatrudnienie krajowemu przemysłowi pomocniczemu, zwiększając jego obroty i zyski.

I tak: w r. 1936 zamówienia dla przemysłu pomocniczego wyniosły około 24.000.000 zł, w r. 1937 — 28.000.000, w r. 1938 — 35.000.000, a w r. 1939 wobec uruchomienia produkcji silników przez f-mę Lilpop, Rau i Loewenstein i wprowadzenie do wyrobu samochodów skrzynek biegów, ram, resorów, chłodnic itd. wyrobu krajowego, oraz wobec rozpoczęcia produkcji i montażu przez Wspólnotę Interesów, wreszcie wobec przewidywanego wzrostu wytwórczości P. Z. Inż. kwota zamówień w krajowym przemyśle pomocniczym *wzrośnie prawdopodobnie do około 50—55 milionów złotych.*

— Powyższe cyfry nie obejmują zakupów w krajowym przemyśle pomocniczym, czynionych przez wytwórnie karoserii, warsztaty reperacyjne składy części zamiennych itd.

Takie są efekty dotychczasowej polityki motoryzacyjnej jeśli idzie o przemysł pomocniczy — efekty osiągnięte w ciągu trzech lat zaledwie.

* * *

Krajowa produkcja samochodów ciężarowych sprawą najpilniejszą:

— Jak więc stąd widzimy — przez udzielenie koncesji firmom Lilpop, Rau i Loewenstein i Wspólnocie Interesów oraz przez rozszerzenie prac Państwowych Zakładów Inżynierii — *zostały położone podwaliny* i stworzone podstawy dla szerokiego rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce.

— Obecnie każda z fabryk ma dokładnie sprecyzowane zadania, zakres wytwórczości oraz sposób ich realizacji, przy czym zasadą ogólną jest *nastawienie produkcji na wyrób samochodów ciężarowych, typów z góry ustalonych dla każdej wytwórni.*

Przez udostępnienie wytwórniom zyskownego montażu samochodów osobowych następuje *przyśpieszenie* dojścia do *samodzielnej produkcji samochodów* ciężarowych w takich seriach, które by po pewnym czasie zapewniły opłacalność tej gałęzi produkcji.

Równolegle ze specjalizacją fabryk nastąpiła specjalizacja warsztatów, *podniesienie wydajności gatunkowej przemysłu pomocniczego,* zwiększenie zatrudnienia robotników, co ma bardzo wielkie znaczenie z punktu widzenia ekonomicznego i przemysłowego.

— Wzrósł też asortyment krajowych części zamiennych, co jest równoznaczne z uniezależnieniem się w tym względzie od zagranicy i z oszczędnością dewiz.

* * *

Ujednolicenie taboru szybko postępuje naprzód:

— Jeszcze w dn. 1.I. 1937 r. kursowało w Polsce 299 marek samochodów, obecnie cyfra ta zmniejszyła się do 181 marek, a jednocześnie w statystyce występują wyraźne przegrupowania.

— Już teraz *około 48 proc. ogólnego stanu taboru samochodowego Polski składa się zaledwie z trzech dominujących marek,* ponad 20 proc. stanowi dalszych 6 marek, wreszcie około 21 proc. składa się z następnych 16 marek, a na pozostałe 11 proc. złożyły się niedobitki samochodów najprzeróżniejszych marek i typów, reprezentowanych w taborze samochodowym Polski przez 1 do 106 egzemplarzy.

— Ujednolicenie taboru, tak ważne ze względów obronnych Państwa, postąpiło więc naprzód niewątpliwie.

* * *

Dalsze obniżenie cen samochodów leży w programie Kom. Mot.

— Obecnie obowiązująca ustawa obniża cenę samochodu, czy motocykla, o pełne 20 proc., niezależnie od dochodu nabywcy i ceny kupna pojazdu — w tych warunkach już za 3.150 zł można kupić nowy samochód, a poniżej 1.500 zł motocykl.

— Oczywiście, nie jest to wszystko. *Dalsze obniżenie ceny pojazdów mechanicznych leży w programie prac Komisji Międzyministerialnej* dla Spraw Motory-

zacji Kraju, jest związane jednak z ogólnym wzrostem motoryzacji, a pewną trudność stanowią omówione uprzednio tendencje i zadania produkcyjne.

* * *

**Sprawa paliw jest wielką troską Rządu.**

— Zresztą *prowadzone są prace w kierunku dalszego obniżenia ceny benzyny*, przy równoległych studiach możliwości wprowadzenia w szerszym zakresie paliw zastępczych (przede wszystkim spirytusu i mieszanek). Wiadomo bowiem, że źródła surowca, z którego produkowany jest główny nasz materiał pędny — benzyna — o ile chodzi o złoża, będące obecnie w eksploatacji, są na wyczerpaniu (oświadczenie to pokrywa się z artykułami i wiadomościami drukowanymi kilkakrotnie na łamach „Auta" — red.).

— Stwarza to konieczność specjalnej i usilnej akcji w celu zapewnienia rynkowi krajowemu obecnie i na przyszłość niezbędnej ilości paliw.

W pierwszym rzędzie należy tu wymienić konieczność przeprowadzenia intensywnych prac badawczych, oraz wierceń odkrywczych, celem poszukiwania złóż naftowych na nowych terenach, gdzie według geologów ropa powinna się znajdować. Niezbędnym do tego jest zmobilizowanie w ciągu najbliższych kilku lat *bardzo znacznych funduszów*, tak ze strony Państwa, jak i kapitału prywatnego.

— Niezależnie od tego jednak rozważane jest rozszerzenie podstawy surowcowej przez stosowanie w daleko większym, niż dotychczas stopniu, spirytusu i benzolu w postaci domieszek do benzyny.

Należy tu zauważyć, że mieszanki benzynowe dwu- lub trójskładnikowe są na ogół pod wielu względami lepsze od czystej benzyny i używanie ich do napędu silników samochodowych jest szeroko stosowane nawet w Stanach Zjednoczonych, tak bogatych w benzynę.

— Są również zainiciowane badania nad możliwością produkcji w kraju *paliw syntetycznych*, opartych o przerób węgla, torfu, drewna oraz gazów ziemnych.

* * *

**Wytwórczość nasza jest ciągle nie wystarczająca:**

— Statystyka lat ubiegłych wskazuje, że w przybliżeniu około 59 proc. ogólnego zapotrzebowania pokryły wytwórnie krajowe (produkcja i montaż). Pozostałych 41 proc. przypada na rzecz importu zagranicznego, który objął przede wszystkim *mało i średniolitrażowe samochody osobowe* oraz podwozia ciężarowe i autobusowe *najcięższego* typu.

— Stojąc na stanowisku, że *zasadniczym naszym postulatem jest stworzenie własnego przemysłu samochodowego*, zdolnego do możliwie najszerszego zaspokojenia potrzeb rynku w ramach własnej wytwórczości, mogę stwierdzić, że *wytwórczość nasza była*, w obecnym swym stanie, *nie wystarczająca* i w związku z tym niezbędnym było rozszerzenie jej na wyrób innych jeszcze typów, których brak na rynku znajdował dotychczas zaspokojenie w drodze importu.

— Z tym się łączy konieczność ograniczenia importu zarówno ze względu na odpływ dewiz, jak z uwagi na konieczność dalszego znormalizowania taboru, kursującego w Polsce, ujednolicenia tego taboru i zapewnienia możliwie troskliwej i fachowej opieki i obsługi pojazdów mechanicznych w kraju.

— Da się to osiągnąć jedynie na drodze uzupełnienia gamy produkcyjnej samochodów w kraju, aby na tej drodze zapewnić podaż na rynek krajowy tych wszystkich typów pojazdów mechanicznych, zapotrzebowanie na które daje się u nas odczuwać, wprowadzić pojazdy marek dostatecznie u nas znanych i wypróbowanych, względnie dostosowanych do naszych warunków terenowych, wreszcie takich, których produkcja w Polsce nie nastręczałaby poważnych trudności.

— *Podkreślam tu ponownie, że stałym i uporczywym dążeniem naszym było i jest zaspokojenie potrzeb rynku wyłącznie w drodze własnej wytwórczości*, przy czym za podstawowy i najważniejszy obiekt tej wytwórczości, tak ze względu na potrzeby obrony Państwa, jak i ze względów gospodarczych i możliwości technicznych, musimy uznać *samochody ciężarowe*.

— Mówiąc więc o rozszerzeniu produkcji krajowej na wyrób typów, uzupełniających naszą gamę produkcyjną, mam na myśli w pierwszym rzędzie samochody ciężarowe, podwozia autobusowe i ciągniki ciężkiego typu, to jest o dużej nośności użytkowej (od 4 — 4,5 ton wzwyż, względnie dla 36 — 50 podróżnych), co do których istnieje w kraju coraz to większe i wyraźne zapotrzebowanie ze strony zarządów miejskich, przedsiębiorstw przemysłowych itp.

— *Opłacalność produkcji podwozi ciężarowych i autobusowych nie wymaga specjalnie wielkich serii* (zwłaszcza typu ciężkiego) i zapotrzebowanie naszego rynku może w zupełności uzasadnić powstanie i istnienie tej gałęzi wytwórczości.

— Niezależnie od tego, drugim odcinkiem, na który musieliśmy zwrócić uwagę przy rozbudowie przemysłu krajowego, były małe i średnie samochody osobowe typu popularnego i taksówki.

* * *

**Przyczyny udzielenia nowej koncesji:**

— Rozwiązanie zagadnienia znaleźliśmy na raz już obranej drodze. Po długich i szczegółowych pertraktacjach udzielona została przed kilku miesiącami koncesja na wyrób samochodów w Polsce spółce akcyjnej Wspólnota Interesów, która zobowiązała się do uruchomienia w Polsce produkcji pojazdów uzupełniających naszą gamę wytwórczą, opartą na licencjach niemieckich fabryk samochodowych, a mianowicie samochodów przede wszystkim ciężarowych typu ciężkiego marki Henschel, oraz osobowych typu popularnego D. K. W., Mercedes i Steyr.

— Stwierdzam, że *umowa przewiduje uruchomienie całkowitej produkcji krajowej samochodów marki Henschel (ciężarowych) i osobowych D.K.W. przed upływem 2 i pół lat od chwili wydania koncesji, a więc w pierwszej połowie 1941 roku* — w międzyczasie zaś Wspólnota Interesów będzie miała prawo montażu tych samochodów w Polsce z natychmiastowym zastosowaniem do montażu maksimum części składowych pochodzenia krajowego. Będzie to tym łatwiejsze, że polski przemysł pomocniczy jest już obecnie na tyle rozbudowany, że może zaspokoić znaczne nawet zapotrzebowanie nowopowstałej wytwórni tak dalece, że do samochodów D.K.W. mógłby dostarczyć nawet i silniki.

— Daleki jestem od zamiaru przekonywania o celowości i właściwości udzielenia wspomnianej przeze mnie koncesji, uważam bowiem, że najbliższy już czas wyda najlepszy sąd w tej sprawie. Pragnę jednak dodać, że dotychczasowe doświadczenia wykazały, że idziemy po właściwej drodze — na potwierdzenie tego zdania przytoczę znowu następujące cyfry:

*WYTWÓRCZOŚĆ KRAJOWA (produkcja i montaż)*

| | rok 1937 | rok 1938 | przyp. w 1939 r. |
|---|---|---|---|
| P. Z. Inż. | 2416 | 2920 | około 4400 |
| Lilpop | 3700 | 4680 | „ 5400 |
| Wsp. Interesów | — | — | „ 8000 |

— Przyjmując zaś, że w r. 1939 ogólny zbyt samochodów wyniesie około 15.000 sztuk, oznacza to, że wytwórczość krajowa pokryje w ten sposób prawie 85 proc. zapotrzebowania.

— Przez udzielenie koncesji Wspólnocie Interesów automatycznie zostanie wstrzymany czysty import wozów niemieckich, *nastąpi zapewne dalsze potanienie samochodów marek i typów, produkowanych przez nowego koncesjonariusza*, wreszcie dokonany zostanie bardzo duży krok na drodze do dalszego unormowania i ujednolicenia taboru samochodowego Polski i bliskość całkowitej realizacji tego postulatu wydaje się nie ulegać żadnej wątpliwości.

* * *

**40 % pojazdów będących w ruchu to wozy nowe:**

Chciałbym jeszcze przytoczyć ciekawy fakt, dotyczący motoryzacji naszego kraju. Mianowicie, dzięki

znacznemu dopływowi nowych wozów, spowodowanemu posunięciami motoryzacyjnymi rządu, o czym wspominałem na wstępie, pomijając kwestię znacznej unifikacji taboru — około 40 proc. wozów, będących obecnie w ruchu, stanowią wozy nowe, mające nie więcej, niż 2 lata, co w wybitny sposób podnosi wartość użytkową posiadanego przez nas nader skromnego jeszcze ilościowo taboru.

* * *

Należy liczyć na szybkie zmotoryzowanie transportu przemysłowego:

— Przyszły już sezon motoryzacyjny winien więc, zdaniem moim, przynieść dalsze nasilenie przybytku w taborze samochodowym Polski. Liczę tu w znacznym stopniu na inicjatywę prywatną, w pierwszym zaś rzędzie *na zmotoryzowanie transportu przemysłowego.* Wierzę, iż niedługo przewaga motorowego środka lokomocji nad archaiczną trakcją konną, nie będzie ulegać żadnej wątpliwości — liczę na to, że w sezonie najbliższym nastąpi olbrzymi wzrost zapotrzebowania na samochody ciężarowe i ciągniki.

Czas najwyższy na unowocześnienie i większe skoncentrowanie dowozu żywności i innych produktów i materiałów do większych miast.

— Obok dorobku motoryzacyjnego, przyrost samochodów tego typu i w tej właśnie dziedzinie życia gospodarczego i drobnego handlu *wyruguje z dróg polskich wóz konny,* ogromnie utrudniający swobodę poruszania się w podróży i *dewastujący naszą sieć drogową.*

— Czas też na rozpoczęcie współpracy samochodu ciężarowego z kolejami przez rozwóz przesyłanych tą drogą towarów od domu do domu — od nadawcy do odbiorcy, czas na wyrugowanie bałaguł, na usunięcie korsarzy przewozu zarobkowego...

— Oto zadania, które kładę na warsztat w Komisji Motoryzacyjnej na okres najbliższej przyszłości.

— Pozostaje mi tylko raz jeszcze powtórzyć, że wszystkie zagadnienia, związane z rozwojem motoryzacji kraju *są przez rząd doceniane* i że nad wszystkimi sprawami prowadzone są usilne prace, zmierzające do wydźwignięcia naszego kraju na należne miejsce w tej dziedzinie, która ma znaczenie pierwszorzędne z uwagi na obronność i dobrobyt Państwa.

## SPÓŁKA „FABLOK" Z KAPITAŁEM 4 MILIONÓW UBIEGA SIĘ O KONCESJĘ MONTOWNIANĄ

W początkach stycznia b. roku została utworzona „Spółka Akcyjna dla produkcji samochodów i wyrobu części metalowych" pf. „Fablok", z kapitałem 4 milionów złotych, która zamierza wznieść na terenie COP-u montownię samochodów. Na czele tej przyszłej montowni staną: Leopold Wellisz, Aleksander Krzywicki i Marian Szymonowicz. Głównym udziałowcem „Fabloku" jest Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce („Chrzanów"), która wnosi do przedsiębiorstwa 3.929.000 zł. Resztę wkładów wnoszą osoby prywatne.

Spółka „Fablok" powstała zanim jeszcze uzyskano jakąkolwiek koncesję na montaż i wyrób samochodów. Posunięcia tego dokonano zapewne w związku z chęcią ominięcia tych trudności natury prawnej i organizacyjnej, jakie powstają w związku z wprowadzeniem w życie koncesji montowniane przez instytucję zawczasu do tego rodzaju pracy nie przygotowaną.

Jak wiadomo, „Pierwsza Fabryka Lokomotyw" w Chrzanowie zabiega o uzyskanie koncesji od dłuższego czasu. W grę wchodzą firmy francuskie, a przede wszystkim *Renault* (głównie chodzi o wozy przeznaczone na taksówki miejskie) i *Latil* (jeśli chodzi o ciężarówki, o wozy ciężarowe powyżej 5 t. z silnikami benzynowymi i na ropę).

Pertraktacje z Latilem w ogólnych zarysach zostały już zakończone.

# Motoryzacja w świetle budżetu na r. 1939/40

Zagadnienie motoryzacji w najszerszym tego słowa znaczeniu nie może się nie odbić na budżecie państwa. Z jednej strony motoryzacja wpływa znakomicie na ożywienie gospodarki i komunikacji (płynie stąd wiele podatków i opłat!), z drugiej strony pociąga wydatki w pierwszym rzędzie *drogowe* i ściśle związane z ruchem wydatki policyjno-administracyjne.

W tegorocznym przedłożeniu rządowym budżetu znajdujemy cały szereg pozycji „motoryzacyjnych" i to w resortach pozornie mało związanych z tym zagadnieniem. Rzecz prosta najznaczniejsze pozycje znajdują się w dziale 11-tym (Ministerstwo Komunikacji) i dziale 8-ym (Min. Skarbu).

W zestawieniu ogólnym wydatków i dochodów Min. Komunikacji znajdujemy pozycje „drogowe": po stronie dochodów — „Dział 4" Dróg Kołowych *28.200.000 zł* (w budżecie wykonywanym obecnie 23.048.000 zł). W tym samym dziale po stronie wydatków widnieje cyfra *47.275.0000 zł.* Obie pozycje obejmują sumy dotycz. Państwowego Funduszu Drogowego i Drogowego Funduszu Pożyczkowego. W okresie r. 1938/39 (budżet obecnie wykonywany) wydatki wynosiły 50 milionów zł. Wykonanie budżetu za r. 1937/38 wyraża się cyfrą 29.079.000 zł, zaś zamknięcie rachunków 1936/37 r. liczbą *26.665.865 zł.*

## ZADŁUŻENIE P.F.D. WZROSŁO DO 157 MILIONÓW

Sytuację w zakresie Państwowego Funduszu Drogowego wyjaśnia bilans tegoż Funduszu, zamieszczony wraz z „Rachunkiem rozchodów i wpływów P. F. D." i opatrzony specjalnym komentarzem. Budżet P. F. D. zamyka się (na dz. 31 marca 1938 r.) sumą 195 milionów złotych, podczas gdy na dz. 31 marca 1937 r. zamykał się sumą 127 milionów zł, jest zatem większy o 68 milj. zł, czyli o 53,6%.

Saldo (czyli zadłużenie do umorzenia z wpływów przyszłych okresów budżetowych) na dz. 31 marca 1938 r. wynosiło 157 miln. zł, podczas gdy na dz. 31 marca 1937 r. nie przekraczało 107 miln. zł, zatem wzrosło o 51 miln., czyli o 48.1%.

Wzrost zadłużenia P. F. D. tłumaczy się wzmożoną działalnością inwestycyjną, w szczególności kontynuowaniem finansowania inwestycji kosztem obciążenia przyszłych okresów budżetowych.

Bilans P. F. D. zawiera po stronie aktywów i pasywów jedynie wierzytelności i długi, natomiast po stronie aktywów nie wykazuje przyrostu majątku (drogi, mosty) P. F. D. w wyniku dokonanych robót inwestycyjnych. W związku z powyższym bilans P. F. D. musi się stale zamykać wzrastającym saldem ujemnym, które się w rzeczywistości równoważy poza bilansem P. F. D. przyrostem wartości majątku Skarbu Państwa.

Rachunek rozchodów i wpływów P. F. D. (za okres od 1 kwietnia 1937 r. do 1 marca 1938 r.) po stronie rozchodów za r. 1937/38 zamyka się sumą 82.603.210 zł — w tym wydatki budżetowe wynoszą 11.571.487 zł bez spłaty zobowiązań i rozchody poza budżetowe 71.031.723 zł. Rok 1936/37 zamykał się sumą 64.532.711 zł w tym wydatki budżetowe wynosiły 10.716.363 zł (bez spłaty zobowiązań) i rozchody poza budżetowe — 53.816.000 zł. A za tym *wydatki wzrosły o 18.070.000 zł, czyli o 28%.*

Strona wpływów w r 1937/38 zamyka się sumą 20.392.658 zł, podczas gdy strona wpływów w r. 1936/37 zamykała się sumą 25.495.000 zł — zatym wpływy zmalały o przeszło 5 miln. zł, czyli o 20%. Tłumaczy się to tym, że w r. 1937/38 na wzrost wpływów wpłynął przelew z sumą 3% Premiowanej Pożyczki Inwestyc. w kwocie 6.200.000 zł.

Natomiast wzrosły wpływy z opłat na rzecz P. F. D., które w r. 1937/38 wyniosły 20.932.000 zł, podczas gdy w r. 1936/37 wynosiły 19.295.000, a więc wzrost wyniósł przeszło milion zł (5,7%).

Wobec zwiększenia się rozchodów o 28%, a zmniejszenia wpływów o 20%, zadłużenie na r. 1937/38 wynosi 51.923.771 zł, podczas gdy za r. 1936/37 wynosiło 33.632.000 zł, t. j. wzrosło o 18.291.000 zł (czyli o 54,4%).

Na wzrost zadłużenia wpłynęło ponadto finansowanie inwestycji nadal w drodze operacji kredytowych.

W okresie objętym powyższym rachunkiem t. j. od 1 kwietnia 1936 r. do dn. 31 marca 1938 r. Ministerstwo Komunikacji wykonało następujące roboty drogowe:

A) *W zakresie budowy nowych dróg:*

## DOROBEK DROGOWY W SEZONIE 1937/38

1) na drogach *państwowych wykonano 140 km* kosztem 4.500.000 zł, z czego przypada na fundusze państwowe 3.810.000 zł, na samorządowe 370 tys. zł i na świadczenia w naturze 320 tys. zł;

2) na drogach *samorządowych* (z drogami gminnymi) *wykonano 1.280 km* kosztem 28 miln. zł, z czego przypada na fundusze państwowe 7.200.000 zł, na fundusze samorządowe 13.500.000 zł i na świadczenia w naturze 7.300.000 zł.

B) *W zakresie budowy ulepszonych nawierzchni drogowych:*

1) na drogach państwowych wykonano nawierzchni z kostki kamiennej 136 km, z betonu 47 km, z klinkieru 47 km, bitumicznych 71 km — *razem 301 km* oraz 50 km podbudowy pod nawierzchnie kosztem 35.800.000 zł, w czym wartość robót wykonanych na warunkach kredytowych wynosi 12 miln. zł;

2) na drogach samorządowych (bez dróg gminnych) wykonano nawierzchni z kostki 36 km, z betonu 9 km, z klinkieru 19 km i bitumicznych 9 km, *razem 73 km.*

C) *W zakresie budowy mostów:*

1) na drogach państwowych wykonano *mostów drewnianych 6 sztuk* długości łącznie 1.364 m. b. i *żelbetowych 158 sztuk* długości łącznie 1.081 m. b. kosztem 8.500.000 zł;

2) na drogach samorządowych wykonano *mostów drewnianych 256 sztuk* długości łącznie 3.041 m. b., *stalowych 5 sztuk* długości łącznie 38 m. b. i *żelbetowych 57 sztuk* długości łącznie 276 m. b. kosztem 6.500.000 zł.

D) *W zakresie utrzymania nawierzchni na drogach państwowych* dokonano pogrubienia jezdni na długości 1.040 km kosztem 1.960.700 zł oraz naprawiono „systemem łatania" jezdni 8.410 km kosztem 1.352.000 zł.

*Ogólny koszt utrzymania dróg państwowych wynosił 24.800.000 zł,* która to kwota obejmuje zarówno koszty odnowy i łatania, jako też koszty materiałów remontu mostów, zadrzewienia, znaków drogowych i robót porządkowych na jezdni, poboczach, rowach i pasach drogowych. Z kwoty 24.800.000 zł przypada na fundusze państwowe 22.290.000 zł, na fundusze samorządowe 1.434.000 zł i na świadczenia w naturze 1.076.000 zł.

Nowe drogi państwowe wykonano głównie na obszarze województw wschodnich, w szczególności w województwach: wileńskim, nowogródzkim i poleskim, przy czym z ważniejszych odcinków drogowych należy wymienić oddanie do użytku drogi Kobryń — Pińsk.

Ulepszone nawierzchnie drogowe wybudowano na głównych traktach łączących stolicę państwa z większymi ośrodkami prowincjonalnymi, w szczególności na traktach: lwowskim, krakowskim, częstochowskim, kaliskim i poznańskim oraz w ważniejszych węzłach drogowych pod Lwowem, Krakowem, Łodzią i Poznaniem.

Z ważniejszych robót mostowych trzeba wymienić oddanie do użytku mostów na Wiśle (Włocławek i Płock), na Dniestrze (Zaleszczyki), na Niemnie (Mosty), na Warcie (Koło) i Narwi (Pułtusk).

Tak się przedstawia dorobek drogowy za r. 1937/38.

## 5 MILIONÓW ZŁ NA SŁUŻBĘ DROGOWĄ

W r. 1939/1940 na drogi przeznacza się, jak już wyżej wspomniano 47.275.000 zł, z czego na P. F. D. *47.075.000 zł.* (W r. 1938/39—49.800.000). Wydatki P. F. D. przedstawiać się będą następująco:

1) Płace 74 niższych funkcjonariuszów (liczba etatów w porówn. z r. 1938/39 bez zmian), w tej liczbie 55 nadzorców drogowych i 19 kierowców maszyn drogowych — wyniosą razem 170.000 zł (w r. 1937/38 — 180 tys. zł);

2) zasiłki, nagrody i premie—20 tys. zł (w r. 1937/38—24 tys. zł, w r. 1938/39 — 20 tys. zł;
3) podróże służbowe i przesiedlenia — 50 tys. zł (w r. 1937/38 — 40 tys. zł, w r. 1938/39 — 50 tys. zł);
4) dotacje dla samorządów na: a) płace służby drogowej 4.030.000 zł, b) na opłaty ubezpiecz. 300 tys. zł, c) na zasiłki, nagrody i premie 230 tys. zł, d) na zaopatrzenie i odprawy dróżników oraz wdów i sierot po nich 20 tys. zł, e) na ryczałty objazdowe 240 tys. zł, f) na odszkodowanie za utrzymanie własnych rowerów 70 tys. zł.

Oprócz 74 funkcjonariuszów wymienionych w pkt. 1-ym, reszta służby drogowej (3.647 osób) jest na etacie samorządów, przy czym 3.112 osób jest opłacanych z kredytów P. F. D. w czym natomiast 535 osób opłacanych jest tylko w części proporcjonalnie do obsługiwanych przez nie odcinków. Ogólny kredyt przeznaczony na utrzymanie służby drogowej wynosi w r. 1939/40 — 4.890.000 zł (w r. 1938/39 — 4.550.000 zł) — zwiększenie to pozostaje w związku ze wzrostem ilości pracowników o 94-ch, a to w następstwie otwarcia nowych odcinków drogowych oraz zamierzona wypłata odszkodowania za używanie własnych rowerów do celów służbowych.

*Na wydatki specjalne administracji drogowej* przeznaczono 660 tys. zł (o 10 tys. więcej niż w r. 1938/39). Wydatki te obejmują takie pozycje, jak: udział w kosztach utrzymania biur powiatowych nacz. drogow., badanie materiałów drogowych, szkolenie służby drogowej, odszkodowania za wypadki na drogach itd.

*Na koszty związane z kontrolą ruchu na drogach publicznych przeznaczono 640 tys. zł.* W pozycji tej na właściwe kontrole przewidziano *jedynie 160 tys zł.* Na rejestrację i badanie pojazdów mechanicznych, urządzenia związane z badaniem technicznym pojazdów oraz regulacją i bezpieczeństwem ruchu na drogach państwowych oraz na zakup tablic samochodowych wyda państwo 180 tys. zł, na tabliczki rowerowe 300 tys. zł. Ten ostatni kredyt jest mniejszy od kredytu z r. 1937/38, gdyż w ubiegłym okresie zakupiono tabliczki rowerowe po raz pierwszy dla wszystkich kursujących rowerów. Natomiast kredyt ten uległ *zwiększeniu* w porównaniu do roku 1938/39.

## WYDATKI NA UTRZYMANIE DRÓG ZMNIEJSZONO O POŁOWĘ

*Na utrzymanie dróg i mostów państwowych* przeznaczono w r. 1939/40 *zaledwie 10 milionów zł,* zamiast 20 miln. jak w r. 1938/39! Suma ta ma umożliwić odnowienie dróg o nawierzchni ulepszonej, pogrubienie nawierzchni dróg bitych zabrukowanie dróg tłuczniowych, odnowienie dróg gruntowych, drobne naprawy pozostałych odcinków dróg, naprawę poboczy i rowów z budową przepustów, naprawę mostów drewnianych i stałych, naprawę domów dróżniczych, zakup narzędzi i maszyn drogowych, zamianę znaków drogowych, utrzymanie i uzupełnienie drzewostanu przydrożnego, zakup materiałów kamiennych, prace techniczne i szkody żywiołowe!!!

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że tak duży zakres czynności wymaga znacznie większych sum — tym bardziej, że przecie suma 10 miln. zł ma wystarczyć *na wszelkie* roboty konserwacyjne na przestrzeni wszystkich dróg znajdujących się na utrzymaniu państwa, t. j. *15 tys. kilometrów!* (W l. 1937/38 i 1936/37 wydatki na utrzymanie dróg i mostów państwowych finansowane były w drodze operacji kredytowych).

*Tytułem zapomogi na drogi i mosty samorządy otrzymują 20 miln. zł* (w r. 1937/38 — 50 miln., w r. 1936/37 — 10 miln.), podobnie jak i w r. bieżącym.

Na cele utrzymania dróg pofortecznych, celnych i granicznych (grupa „dróg niepublicznych") przeznacza się 150 tys. zł.

*Na spłatę zobowiązań* preliminowano na r. 1939/40 — 30.475.000 zł (w r. 1938/39 — 23.800.000, w r. 1937/38 — 22.244.000, w r. 1936/37 — 18.245.850).

Ta pozycja wynika w związku z: 1) wykupem skryptów dłużnych: a) z tytułu dostaw i robót wykonywanych na warunkach kredytowych przeszło 12 miln. b) z tytułu pożyczek bankowych — 4,5 miln. razem 17,2 miln. zł; 2) na spłatę zadłużenia: a) wobec Lasów Państwowych za kredytową dostawę drewna budulcowego 0,6 miln., b) wobec P. K. P. za kredytowe przewozy materiałów drogowych 0,6 miln., c) wobec Funduszu Pracy 0,6, d) wobec różnych wierzycieli z tytułu dostaw i robót w ubiegłym okresie budżetowym 275 tys. razem 2.075.000 zł. 3) Na odsetki przeciętnie 5,7% w stosunku rocznym od sumy 195.000.000 zł razem 11.200.000 zł.

*Drogowy Fundusz Pożyczkowy* — ma określony kredyt maksymalny *200 tys. zł.* (w r. 1938/39 — 200 tys. zł, w r. 1937/38 — 285 tys. zł, w r. 1936/37 — 434 tys. zł) suma ta przeznaczona jest na pożyczki dla samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, na utrzymanie i budowę dróg kontynuowane przez te samorządy. (Samorządy otrzymają 184 tys. zł, zaś 16 tys. zł Polski Bank Komunalny tytułem wynagrodzenia za administrację funduszem.

## DOCHODY Z MOTORYZACJI

Omawiając całość budżetu „motoryzacyjnego" nie podobna ominąć pozycji dotyczących dochodów, jakie są bezpośrednio związane z motoryzacją.

Należy tu wymienić następujące pozycje:

1) *Opłaty od wagi poj. mechanicznych.* Przewiduje się, że przyniosą one ogółem 8.038.000 zł. W budżecie wykonywanym obecnie pozycja ta była mniejsza i wynosiła 6.640.000 zł. W r. 1937/38 — 6.232.672 zł, a w roku 1936/37 — 5.647.610 zł.

Opłaty od poszczególnych typów pojazdów mechanicznych przedstawiają się następująco:

| | |
|---|---|
| 22 tysiące samochodów prywatnych osobowych po 150 zł . . . . . . . . | 3.300.000 zł |
| 3,2 tys. taksówek po 110 zł . . . . | 352.000 „ |
| 2 tys. taksówek po 20 zł . . . . . | 40.000 „ |
| 2,1 tys. autobusów po 435 zł . . . | 913.500 „ |
| 2,5 tys. samochodów ciężar. po 400 zł . | 2.220.000 „ |
| 2,5 tys. samochodów ciężar. po 40 zł. . | 100.000 „ |
| 800 samochodów innych po 300 zł . . | 240.000 „ |
| 12 tys. motocykli po 50 zł . . . . | 600.000 „ |
| 26,1 tys. samoch. wprowadz. na czasowy pobyt i tranzyt. po 5 zł . . . . . | 130.500 „ |
| 12 tys. motocykli wprowadz. na czasowy pobyt i tranzyt. po 1 zł 75 gr. . . . . | 21.000 „ |
| 12,1 tys. innych pojazdów mechanicznych wprowadz. na czasowy pobyt i tranzyt. . | 121.000 „ |
| Razem | 8.038.000 zł |

W obliczeniu powyższym przyjęto następujący ciężar: dla samochodów osobowych 1.000 kg, dla taksówek 1.100 kg, dla samochodów ciężarowych 2.000 kg.

2) *Opłaty od miejsc w zarobkowych pojazdach mechanicznych* wynieść mają *2.673.000 zł.* W r. 1938/39 wyniosą one prawdopodobnie 2.160.000 zł (w r. 1937/38 wyniosły 1.111.707 zł, w r. 1936/37 — 360.666 zł).

Sumę 2.673.000 zł osiągnie się pobierając od 1.650 autobusów po 1.620 zł rocznie. W obliczeniu tym przyjęto, że każdy autobus ma 18 miejsc i przebiega 180 km dziennie.

3) *Opłaty od materiałów pędnych* wyniosą w roku 1939/40 ok. *14.839.00 zł* (w r. 1938/39 wyniosły 10.328.000 zł, w r. 1937/38 — 9.251.514, w r. 1936/37 — 8.641.962). W obliczeniu przyjęto, że skonsumuje się w kraju: 112,7 tys. ton benzyny (opłata 106,60 zł od tony da 12.239.000 zł), 12 tys. ton benzolu (opłata po 120 zł od tony da 1.440.000 zł), 6 tys. ton spirytusu (po 120 zł od tony da 720.000 zł), 11.000 ton oleju gazowego (po 40 zł od tony da 440.000 zł).

4) *Świadczenia specjalne na koncesje z prawem wyłączności* dać mają *100 tys. zł* (wobec 120 tys. zł w r. 1938/39 i 88.163 zł w r. 1937/38 oraz 100.470 zł w r. 1936/37). Są to opłaty pobierane na podstawie ustawy z dn. 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi. Dochody z tego tytułu będą niższe z powodu obniżenia opłat na wyłączność.

5) *Opłaty administracyjne na wydawanie koncesji* pobierane na podstawie ustawy z dn. 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi dadzą ok. *400 tys. zł.* W tej sumie wliczono dochody z opłat egzaminacyjnych, za tablice rejestracyjne próbne i normalne itd. (W l. 1938/39 osiągnięto z tych tytułów również 400 tys. zł, w l. 1937/38 — 393 tys. zł, w l. 1936/37 — 974 tys. zł).

*a.*

# Organizacja ruchu drogowego

Przyjemnie o tym pisać, a to dlatego, że już minęło. Pierwsze lata niepodległości narzuciły władzom konieczność wydania rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, bowiem w Rzeczypospolitej jak to głosi podanie o stworzeniu świata, „naprzód był chaos".

Działy się w tych wojennych czasach cuda i cudeńka. Samochody można było na palcach policzyć, a konie dorożkarskie królowały na jezdniach brukowanych „kocimiłbami". To też każdy jeździł jak chciał, a jedyną zasadą była maksyma: „trąbić jaknajwięcej". Przypominam sobie dokładnie, jak pewien ówczesny egzaminator na prawa jazdy w latach 1922-3 mawiał, z powagą cedząc słówka, przyciszonym głosem:

— „Wolno jeździć, mocno trąbić i używać wyłącznie samochodu marki..." (nie bądźmy złośliwi).

W latach wojny wszelkie wehikuły zarekwirowano. Numerów policyjnych w ogóle nie było i dobrzy ludzie uważali, że je mają, malując fantastyczną numerację na tyłach nadwozi. O prawo jazdy naturalnie nikt się nie troszczył, bowiem za cały dokument wystarczała karta wojskowa, że samochód nie podlega rekwizycji. Była jeszcze inna poważna trudność: mianowicie za żadne skarby nie można było zdobyć benzyny i silniki pracowały na jakiejś piekielnej mieszaninie denaturatu z benzolem, stanowiącej pozostałość po okupantach. Benzynę, jeżeli kto miał na to pieniądze, kupowało się w... aptekach.

Pamiętam, jak dziś — wyjechałem pewnego dnia wiosennego w roku 1919 na ulice Warszawy olbrzymim Graeff-Stifftem (zapalanie odrywkowe) i cieszyłem się, jak dziecko owymi sześćdziesięcioma końmi, zaklętymi w pedale przyśpiesznika. Aż tu na roku Alei Jerozolimskiej i Nowego Światu łapie mnie „za frak" posterunek wojskowej policji samochodowej. Krótko i węzłowato znalazłem się w areszcie 1-go dyonu samochodowego na Książęcej. Samochód zabrali, a mnie przepędzili. Po cóż? Do dziś dnia nie wiem, bowiem po trzech dniach odstawiono mi maszynę w skandalicznym stanie. Widocznie służyła do zabawy możnym tego świata...

Był tylko jeden człowiek, który posiadał w owych czasach tajniki rejestracji i praw jazdy. Był to dobrze znany w całej Warszawie (nie licząc Azji Mniejszej) jowialny i zacny komisarz Grzędzica. Jego to ministerialny podpis widnieje dotychczas w mym prawie jazdy z roku 1919. Formalności rejestracyjne pociągały za sobą kilkutygodniową stratę czasu i mnóstwo programowych i nadprogramowych wydatków. Egzamin zdawało się przed ś. p. inż. Szczeniowskim, którego ulubionym konikiem było objeżdżanie latarni na ulicy Daniłowiczowskiej.

* * *

Tak się działo w Warszawie. O tym, jak to było w innych miastach, niech piszą inni, bowiem nie odważyłem się nigdy wychylić nosa na samochodzie poza stolicę. Słuchy mnie tylko dochodziły, że na szosach jeździło się wogóle bez numerów i pozwoleń, a za oświetlenie samochodu starczała świeca w butelce.

Z biegiem czasu nastąpiło powolne doprowadzanie tego stanu do porządku. Sprawy ruchu kołowego przejęły od policji władze administracyjne. Poczęto prowadzić rejestry samochodów i kierowców, których nazwiska umieszczane były w rubryce „Bohaterowie" w poczytniejszych pismach.

Ciekawym był podział praw jazdy. Otóż istniały trzy zasadnicze grupy i pięć kategoryj, a mianowicie: grupa I — samochody benzynowe, grupa II — samochody parowe i grupa III — samochody elektryczne. Dalej: kategoria I — wszelkie samochody, kategoria II-A — samochody do sześciu cylindrów, kategoria II-B — samochody marki Ford T, kategoria III — samochody ciężarowe, kategoria IV — ciągniki, kategoria V-A — motocykle bez wózków i wreszcie kategoria V-B — motocykle z wózkami.

Niesłuszny i nieusprawiedliwiony niczym ten podział, narzucony rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych, pokutował bardzo długo, bo aż do roku 1928. Wszystkie pojazdy musiały się na 1 stycznia każdego roku stawiać do przeglądów technicznych (jaki tam był tłok), a każdy kierowca musiał co roku odnawiać swe pozwolenie po przedstawieniu świadectwa lekarskiego i zapłaceniu znacznej opłaty stemplowej, przy czym urzędy pobierały horendalnie wysokie „dobrowolne" ofiary na różne cele społeczne.

Policja uparła się, by specjalnie gnębić automobilistów, nie reagując w ogóle na jakiekolwiek wykroczenia wozów konnych. Urzędy Skarbowe traktowały właścicieli samochodów, jak conajmniej przestępców i nakładały na nich podatki w niesamowitej wysokości. Dodać należy, że istniał wtedy tak zwany podatek luksusowy, pobierany od samochodu, oraz myta, pobierane przez poszczególne gminy na szosach. Warto wspomnieć, że naprzykład jadący do Grudziądza, czy Torunia z Warszawy musiał zapłacić rożne myta w wysokości łącznej około 8 złotych. Do tego dochodził podatek miejski, pobierany przez Magistrat warszawski i mnóstwo innych opłat.

Takie to były warunki używania samochodu w owych czasach. Rozpisuję się o tych ciemnych plamach na pomysłach ówczesnych władców, by przekonać dzisiejszych automobilistów, że obecnie mają prawie raj na ziemi.

Wszystko sprzysięgło się podówczas przeciwko kierowcom. Nawet sądy ustosunkowane były zasadniczo wrogo do sprawców wypadków. Pierwsze pytanie sędziego brzmiało z reguły: „Czy oskarżony trąbił?". Można było z równym skutkiem przejechać nieostrożnego przechodnia, lecz gwałtowne trąbienie ratowało gruntownie sytuację. Niestety ten pogląd pokutuje jeszcze do dziś dnia. Nie mówię, że wszędzie, ale zawsze pokutuje...

Regulacja ruchu istniała w zasadzie tylko w Warszawie i to tylko teoretycznie. Policjanci poczytywali sobie za ujmę zwracać uwagę na samochody, a już do najcięższej obrazy zaliczane było żądanie pokazywania drogi wolnej, czy zamkniętej. Dzielni granatowi rycerze nie chcieli robić z siebie „wiatraków"...

Obecnie te dawno przebrzmiałe stosunki przyjmujemy, jako dobre anegdoty. Ale przecież nie tak bardzo dawno pewien dygnitarz nieistniejącego już dziś ministerstwa nałożył w okresie rozpoczynającej się dekoniunktury gospodarczej podatek na Fundusz Drogowy w wysokości czterdziestu złotych od 100 kilogramów ciężaru własnego za samochody osobowe w stosunku rocznym. I wydawało się panu dygnitarzowi, że ludzie mogą taki podatek zapłacić. A ludzie powiedzieli: „Rozkaz? To dowidzenia". Zdjęli znaki rejestracyjne i postawili swe samochody na długi odpoczynek do szop i bud, gdzie cały tabor uległ w ciągu kilku lat zupełnemu zniszczeniu. Niestety nie słyszałem jakie konsekwencje spotkały twórców tych „wspaniałych" pomysłów, które spowodowały zmarnowanie całego, tak bardzo ubogiego dorobku motoryzacyjnego.

Ale ludzie pamiętają wszystko. I będą długo jeszcze pamiętali te wszystkie utrudnienia, którymi władze zasypywały biednych posiadaczy samochodów. Pamięć to wprawdzie niesławna, ale mocna i bolesna. Oby te czasy nigdy nie wróciły.

Nie lepiej wyglądały możliwości sprowadzania samochodów z za granicy. Fantastycznie wysokie cło uniemożliwiało w ogóle nabycie po-

jazdów mechanicznych, natomiast można było sprowadzać cały szereg przedmiotów zbytku, które nota bene były możliwe do wyrabiania w kraju, bez tak wielkiego cła..

* * *

Z biegiem lat stosunki w dziedzinie ruchu drogowego polepszały się, stale, acz powoli. Władze coraz to wydają nowe rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, następuje powolne odprężenie wrogiego nastawienia czynników rządzących, aż dopiero począwszy od roku 1933 motoryzacja zaczyna uzyskiwać wyraźniejsze poparcie międzyministerialne.

Nie jest to oczywiście współmierne z żądaniami społeczeństwa, które znacznie wybiega w czasie przed decyzje władz, ale zawsze widać wyraźnie, że społeczeństwo to wypowiada stanowcze opinie, które często niechętnie i z opóźnieniem, jednak są wprowadzane w życie przez władze, będące przecież reprezentantami tego społeczeństwa.

Wskutek takiej zmiany nastawienia obecnie możemy z całą ufnością patrzyć na kierowanie losami motoryzacji kraju, widząc, że akcja władz idzie ręka w rękę z poglądami społeczeństwa.

* * *

Ponieważ artykuł niniejszy nosi charakter uproszczonej kroniki, pozwolę sobie dla dobitniejszego zobrazowania stosunków, w jakich żyli automobiliści, przytoczyć urywek z artykułu w numerze 1—2 miesięcznika AUTO z roku 1925.

„Tak małe użycie samochodów w Polsce przypisać należy w pierwszej mierze przesileniu ekonomicznemu, któremu obecnie podlegamy, po długotrwałym okresie anarchii finansowej. Jednakże i inne przyczyny na to się złożyły. A więc skandaliczny stan dróg naszych. Niestety w roku 1924 uczyniono stosunkowo niewiele w kierunku naprawienia zniszczonych dróg polskich — oczywiście stosunkowo do ilości kilometrów zniszczonych dróg. Ilość kilometrów dróg naprawionych w roku 1924 nie zastąpiła ilości kilometrów, które w ciągu tego roku uległy ostatecznemu zniszczeniu wskutek opuszczenia datującego się jeszcze od czasów wojny. Jest to jednym z objawów jednostronnej naszej polityki finansowej, nie doceniającej ekonomicznej strony gospodarstwa krajowego, wśród której drogi komunikacyjne wszak odgrywają rolę pierwszorzędną. Kredyty przeznaczone na odbudowę i utrzymanie dróg w roku 1924 były wielokrotnie za małe, aby powstrzymać niemi można było dalsze zmniejszanie się ilości kilometrów dostępnych dla ruchu samochodowego. Położenie powyższe pogorszone zostało wskutek zniszczenia przez katastrofalne powodzie wiosną tego roku całego szeregu mostów na drogach naszych, co prawda bez troski pozostawionych prowizorjów wojennych.

„Z innych przyczyn, tamujących rozwój automobilizmu w Polsce wymienić należy nadmierne opłaty skarbowe, które w roku 1924 nie tylko nie uległy redukcji, lecz przeciwnie, znacznemu podwyższeniu. Tak więc utrzymany został, nie wytrzymujący krytyki, dziesięcioprocentowy podatek od przedmiotów zbytku (luksusowy) przy znacznym w dalszym ciągu podwyższeniu opłat celnych. Jednocześnie dwukrotnie w ciągu tego roku podwyższone zostały opłaty za rejestrację samochodu, by przy końcu roku pobić rekord światowy tych opłat.

Do opłat tych dochodzą opłaty komunalne. W niektórych miejscowościach zarządy miast, nie chcąc dać się wyprzedzić Rządowi, prześcytowują się formalnie z nim w nakładaniu opłat za używanie samochodu. Tak więc Magistrat miasta Warszawy wprowadził w dniu 17 lipca podatek od samochodów w wysokości 100 zł do 20 KM i 120 zł powyżej 20 KM. Gdy do tego przybędzie jeszcze projektowany stały podatek rządowy, otrzymamy obraz wprost barbarzyńskiego eksploatowania automobilizmu w Polsce. Jest to rażące wprost niezrozumienie przez czynniki miarodajne ekonomicznego i wojskowego znaczenia automobilizmu i zabijanie w powijakach ruchu, który w krótkim czasie mógłby się stać źródłem znacznie poważniejszego dochodu. Nie zapominajmy bowiem, że ogólnie rozpowszechniany automobilizm stwarza cały szereg przemysłów i przedsiębiorstw, dających skarbowi znaczne dochody, a setki tysięcy samochodów, opłacających niewielkie podatki, przyniosłoby wielokroć większe zyski od kilku tysięcy wysoko opodatkowanych automobili. Jest to wiecznie typowe zabijanie kury znoszącej złote jajka.

Gdy do powyższego dodamy jeszcze fakty stałej naganki na automobilistów praktykowanej w dalszym ciągu w roku 1924 tak przez prasę brukową, jak i przez ludność wsi i miasteczek, gdy dodamy skandaliczne opuszczenie naszych miast, gdzie dotąd nie można znaleźć nie tylko warsztatów i składów benzyny, ale hoteliku i znośnej restauracji, gdy dodamy drożyzna także rekordowa benzyny, wskutek również nadmiernych opłat skarbowych, to zrozumiemy od razu, dlaczego automobilizm nie znajduje jeszcze w Polsce odpowiedniego dla swego rozwoju terenu".

A dalej czytamy w tym samym numerze AUTA:

„Z kilku stron informują nas, iż wydział podatku od przedmiotów zbytku (luksusowego) urzędu podatkowego żąda opłacenia powyższego podatku od nabywców omnibusów samochodowych. Gdy gdzieindziej rządy popierają rozwój komunikacji autobusowej — subsydiują odnośne przedsiębiorstwa, zwalniają omnibusy od cła — u nas żąda się opłaty podatku luksusowego od omnibusu samochodowego.

Wydaje się to wprost nieprawdopodobnym, gdyż trzebaby już kompletnej ignorancji urzędnika, któryby omnibus samochodowy zechciał traktować, jako zwykły wóz osobowy. Zbytkiem chyba nazwać nie można zbiorowego przewożenia osób na stałych liniach komunikacyjnych, dla których przeznaczone są omnibusy. A może pan referent wydziału podatku od przedmiotów zbytku uważa przejazd tramwajem lub koleją również za zbytek, boć w tych ostatnich wygodniej nawet się jedzie, niż w trzęsącym omnibusie".

Takie to były czasy. Obecnie nikt by nie uwierzył, gdyby nie owe wyżej zacytowane dosłownie dokumenty...

Ewolucja idzie bardzo powoli. Sam w roku bieżącym czytałem w warszawskim Expressie Porannym, że Ripper, nasz Jasio Ripper, jest szkodnikiem automobilizmu, bowiem przejeżdża kury i psy na szosach i wzbudza tym nienawiść chłopów do samochodów...

Ale do rzeczy. W sprawie uregulowania ruchu na ulicach miast został dokonany pierwszy poważny krok w roku 1925. Oto w roku tym z inicjatywy b. kierownika ruchu kołowego w Warszawie utworzona została przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych specjalna policja ruchu ulicznego w postaci zresztą bardzo skromnej, bo zaledwie jednego plutonu przy rezerwie pieszej P. P. w Warszawie.

Tym niemniej był to ważny początek, od którego utworzenie tego rodzaju oddziałów w innych miastach ruszyło z miejsca. I oto już w roku 1926 Komisarz Rządu na m. st. Warszawę, wojewoda Jaroszewicz, kupuje policji ruchu pierwsze trzy motocykle.

Był to piorun z jasnego nieba na niesfornych. Motocykle grzały się do czerwoności (a były to Indiany) zbierając tysiące kar. Zapanował krótkotrwały porządek na ulicach stolicy. Dlatego krótkotrwały, że ruch rozrastał się coraz bardziej, a ilość policjantów raczej się zmniejszała. Ludziom opadły po prostu ręce. Ale początek był dokonany.

Z biegiem czasu pluton policji ruchu przechodził różne koleje. Motocykle zużyły się, kupiono nowe i te znów się zużyły. Obecnie ilość motocykli jest gruntownie niewystarczająca, jak również ilość benzyny na motocykl dziennie w ilości jednego czy dwóch litrów. Gorzej, że policją ruchu nikt się nie interesuje z powołanych do tego i nikt nie dba o racjonalne wyszkolenie, zastępowane obecnie niedostatecznym systemem praktyki bez wiadomości teoretycznych.

W roku ubiegłym utworzone zostały oddziały policji drogowej, pełniącej służbę wyłącznie na szosach przy pomocy motocykli. Projekt przewidywał na początek utworzenie oddziału liczącego 100 posterunkowych i 50 motocykli. Skończyło się na kilkunastu motocyklach, które można wprawdzie ujrzeć na szosach, ale niezmiernie rzadko. Na wszelkie interwencje organizacji automobilowych władze odpowiadają lakonicznie: „brak pieniędzy".

* * *

Automobiliści stanowią naród niebywale wytrzymały. Nie mogły ich zniszczyć drakońskie zarządzenia władz, nie zmógł ich kryzys. Ale wszystko ma swój koniec, więc, i samochodziarze zdenerwowali się i wystąpili, odłożywszy na później wzajemne nieporozumienia i urazy, do władz z ofiarowaniem pomocy przy patrolowaniu dróg i ulic. Każdy właściciel samochodu deklarował czas, auto i benzynę. Woził posterunkowego po wskazanym szlaku i pomagał czynnie przy interwencjach.

Skutek przeszedł oczekiwania. Fachowa pomoc automobilistów, znających dobrze bolączki drogowe, pozwoliła na skuteczne karanie zawalidróg, jakimi były i są niesforne konne pojazdy i rowerzyści. Już po kilku dniach tej pracy stosunki poczęły się poprawiać i wszystko szło jak najlepiej. Nie można jednak było ciągnąć tej kłopotliwej dla automobilistów akcji bez końca, to też obecnie

kontrola znów spoczywa wyłącznie w rękach policji. Mimo, że ta praktyczna demonstracja dobitnie wykazała wysokie korzyści patrolowania dróg, władze nie kwapią się do powiększenia kadr policji drogowej i nieporządek znów ogarnia drogi publiczne.

Do zagadnień ruchu drogowego należy również ustawianie na szosach znaków ostrzegawczych. Funkcję tę objął Automobilklub Polski, który w ubiegłym dwudziestoleciu oznakował prawie wszystkie drogi znakami międzynarodowymi, a w roku bieżącym zapoczątkował oznakowanie pierwszego nowoczesnego szlaku, idącego przez Katowice do Cieszyna. Praca idzie już całą parą i wkrótce będzie ukończona. Prócz znaków na tym szlaku mają być ustawione telefony i podręczne stacje pierwszej pomocy technicznej i sanitarnej, oraz warsztaty naprawcze.

Polski Touring Klub zainicjował powstanie pierwszych w Warszawie parkingów strzeżonych, wprawdzie dość drogich, ale cieszących się dużym powodzeniem. Akcję wyznaczania postojów w Warszawie prowadzi w szybkim tempie Komisariat Rządu, a same place doprowadza do porządku i oznacza znakami Zarząd miasta.

* * *

Przy okazji należy podnieść pewien mankament w procedurze usprawniania ruchu ulicznego w Warszawie. Otóż projektowanie i wydawanie zarządzeń w tej dziedzinie należy do Komisariatu Rządu, a wykonanie techniczne — do Zarządu miejskiego. Obie te pożyteczne instytucje nie zawsze dochodzą ze sobą do ładu, bowiem źle jest, gdy jedna coś nakazuje, a druga wykonywa za własne pieniądze. Zwykle najlepsze projekty idą do akt, lub muszą odleżeć się kilka miesięcy, a nawet lat, gdyż miasto nie ma pieniędzy na najprymitywniejsze urządzenia, zabezpieczające sprawność ruchu. Znana jest na przykład sprawa ustawienia sygnałów świetlnych do regulowania ruchu. Komisariat Rządu żąda ustawienia takich sygnałów na przeszło trzydziestu skrzyżowaniach i placach, a Zarząd miasta z bólem przyznaje kredyty na... dwa.

Dobrze byłoby, gdyby sprawy te projektowała i wykonywała jedna komórka, wyposażona nie tylko we władzę, ale i w... gotówkę.

Ostatni rok ruszył jednak poważnie z miejsca sprawę racjonalnej regulacji ruchu w Warszawie. Dzielni i sprężyści urzędnicy Komisariatu Rządu, wspomagani doskonałymi siłami inżynierskimi Zarządu miasta, projektują coraz to nowe urządzenia, dokładają wszelkich sił, by je wykonać natychmiast i przez to zbliżyć stolicę do poziomu europejskiego. Sposób zabrania się do roboty pozwala rościć wielkie nadzieje na przyszłość. Warto byłoby jeszcze utworzyć w Oddziale Ruchu Drogowego Komisariatu Rządu specjalny referat regulacji ruchu i bezpieczeństwa drogowego, obsadzony zdolnymi inżynierami i technikami, którzyby byli odciążeni od ogólnych prac administracyjnych i zajęli się wyłącznie celowymi inwestycjami w tej dziedzinie. O ile mi wiadomo, projekt taki już powstał, należy więc czekać na jego zrealizowanie.

Tak więc na przestrzeni ostanich lat dwudziestu idziemy śmiało naprzód, a ostatnie lata wykazują bardzo silne natężenie pracy. Problemy regulacji i bezpieczeństwa ruchu wysunęły się na pierwszy plan i występować będą coraz silniej. Jeżeli jeszcze znajdą się odpowiednie a konieczne fundusze, to może poprawa sytuacji stanie się faktem dokonanym. Na szczególną uwagę zasługuje fakt przejścia od oderwanych i często dyletanckich pomysłów do stałej i fachowej pracy, opierającej się zresztą na najlepszych wzorach zagranicznych, dostosowanych do naszych warunków.

Nie cała Polska nadąża za stolicą. Gdzieniegdzie panują jeszcze iście azjatyckie stosunki, ale tam motoryzacja jest niedościgłym marzeniem. Nie należy się temu dziwić, gdyż usprawnienie ruchu jest wprost proporcjonalne do ilości kursujących samochodów. Gdy zważyć, że w niektórych dzielnicach Polski nie widuje się wcale samochodów, to trudno dziwić się, że nie wkłada się tam wysiłków ani pieniędzy w poprawienie stosunków ruchu drogowego. Trzeba jeszcze trochę poczekać, ale załamywać rąk nie wolno.

* * *

Z tego ciężkiego dla automobilizmu dwudziestolecia została nam w Warszawie jedna anomalia. Jest nią rozporządzenie Komisarza Rządu o ruchu ulicznym w Warszawie z 1925 roku, obowiązujące do dziś dnia. Widzimy tam takie kwiatki, jak ograniczenie szybkości dla samochodów osobowych do 25 km/g, nakaz skręcania w lewo dużym łukiem przy prawym chodniku, zakaz jeżdżenia pojazdów po szynach tramwajowych i t. p. Z drugiej zaś strony zawiera ono doskonałe zarządzenia, które do dziś dnia nie są stosowane i nie są przestrzegane, jak na przykład obowiązek posiadania przez wozy konne dwóch latarni po obu stronach wozu, obowiązek posiadania pisemnego zezwolenia władz na pędzenie bydła i ograniczenie trasy i czasu, w którym to pędzenie może się odbywać i t. p.

I znów wiadomo powszechnie, że jest opracowany od przeszło roku nowy projekt rozporządzenia o ruchu w Warszawie, obejmujący wszystkie jego dziedziny w nowoczesny i życiowy sposób, jednak rozporządzenie to nie może w żaden sposób ukazać się na łamach Dziennika Urzędowego. A co mają robić sędziowie, zmuszeni do stosowania nieżyciowych przepisów?

Warszawa rusza się jednak najsprawniej w dziedzinie unowocześnienia stosunków drogowych. Oto w dniu 1 stycznia 1938 Komisarz Rządu wydał rozporządzenie o zakazie używania sygnałów dźwiękowych w ciągu całej doby. Zarządzenie to, które spotkało się naogół z ostrymi krytykami obywateli, dało już doskonałe wyniki. Nauczyło ostrożności kierowców i przechodniów, a ponadto zmniejszyło (!) ilość wypadków.

W ślad za Warszawą poszedł Poznań, gdzie nastąpiła również gruntowna poprawa. Najgorzej jest w Łodzi, gdzie właściwie każdy jeździ, jak chce, trąbiąc ile wlezie. Za nieużywanie sygnałów policja nakłada tam mandaty karne, co odczułem na własnej skórze. Natomiast wyprzedzanie tramwajów z lewej strony i inne ciężkie przekroczenia drogowe są tolerowane zupełnie jawnie. Dużo tam trzeba popracować, by ruch doprowadzić do porządku.

* * *

Wiele zdziałano już, ale jeszcze bardzo dużo pozostaje do zrobienia. W każdym razie we wszystkich poczynaniach władz i społeczeństwa Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne, jak również i Polski Touring Klub biorą najżywszy udział, deklarując nie tylko najlepszą wolę, lecz i pomoc praktyczną, pod hasłem: wspólny front dla dobra motoryzacji.

**Witold Rychter.**

Fr. J. Stykolt.

# Nowojorski Salon Samochodowy

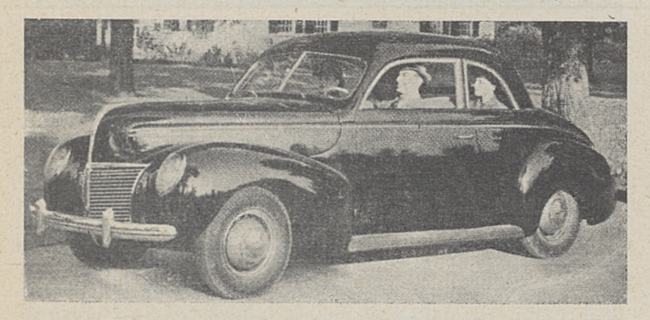
Dużego rozczarowania doznali ci wszyscy, a takich było wielu, którzy, dając wiarę krążącym w sferach fachowych pogłoskom, spodziewali się udziału w tegorocznym Salonie Nowojorskim „samochodu przyszłości". Na przekór tym przewidywaniom wszystkie bez wyjątku wozy na rok 1939 stanowią jedynie dalszą ewolucję modeli zeszłorocznych.

Ewolucja ta przejawia się w drobniejszych szczegółach konstrukcyjnych, dotycząc również wprowadzenia na szerszą skalę zmian, które stanowiły najbardziej okrzyczane nowości ubiegłego sezonu, jakimi były ulepszone mechanizmy przesuwkowe przekładni, śrubowe resory tylne, membranowe sprężyny sprzęgieł, klimatyzacja wnętrza karoserii itp.

Należy na tym miejscu podkreślić, że niewolnicze podporządkowanie metodom produkcji masowej tej gigantycznej wprost gałęzi przemysłu amerykańskiego pogrążyło ją w stan czasowego bezwładu, który paraliżuje każdą śmielszą inicjatywę konstruktorską, wykraczającą poza ramy zwykłej przeciętności i przyjętego szablonu. I dlatego też, pomimo olbrzymiego spadku produkcji w zestawieniu z rokiem 1937-ym (zresztą do pewnego stopnia przewidywanego spadku) co najlepiej sprzyja lansowaniu wszelkich „sensacji" — żaden z producentów nie odważył się na kosztowny i wielce ryzykowny krok rzucenia na rynek samochodu tylnosilnikowego.

Wiadomo jednak, że od kilku już lat pewne wytwórnie bardzo interesują się wozami tego rodzaju, nie szczędząc kosztów na budowę modeli eksperymentalnych. Pomyślne rezultaty poczynań tych skłaniają nas do wiary w zwycięstwo nowej idei i praktyczną jej realizację na odcinku lat najbliższych. Nie jest nawet wykluczone, iż przynajmniej jeden model tylnosilnikowy, przystosowany do produkcji masowej, pojawi się już w Salonie przyszłorocznym.

Ogólna liczba 23 marek, produkowanych w roku ubiegłym, skurczyła się obecnie do 20. Zniknął z wi-



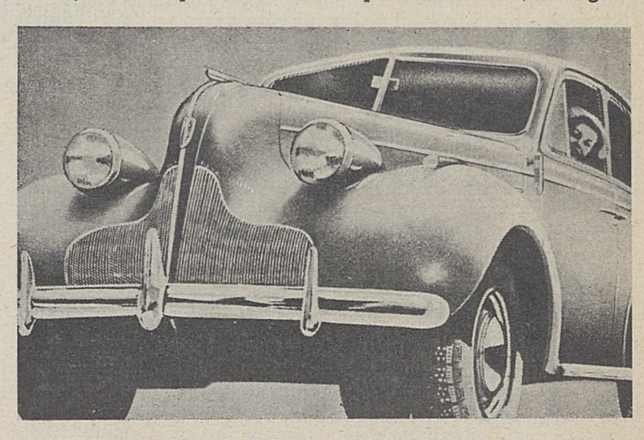
Nowa większa 8-iocylindrówka Forda — „Mercury" z 95-konnym silnikiem.

downi Pierce-Arrow, marka stanowiąca od lat synonim najwyższej jakości, zaś wozy Terraplane i La Fayette występują obecnie pod godłami Hudsona i Nasha, przez które to zresztą fabryki były zawsze produkowane. Faktycznie więc ubyła tylko jedna wytwórnia.

Samochód Willys przemianowany został na Overland, odzyskując w ten sposób swoją dawną nazwę, a imieniem Mercury ochrzczono nową 95-konną ośmiocylindrówkę Forda. Samochód ten, wyposażony w silnik pojemności 3,9 litra i zbudowany według zasad konstrukcyjnych Forda, wypełnił lukę między jego modelem 85-konnym i Zephyrem.

Drugim przybyszem jest Hudson 112, który wyposażony jest w 6-cylindrówkę pojemności 2,87 litra i stanowi najmniejszy wóz tej marki. Wreszcie trzecim i ostatnim z nowych modeli jest Hupmobile Junior Six, w którym zastosowano 4-litrowy silnik modelu „Six" oraz karoserię typu Corda. Karoserie te, po przystosowaniu ich do napędu tylnego, produkowane są przez Hupmobila, który nabył od zlikwidowanej fabryki odnośne matryce. Podobno w niedługim czasie ma się również pojawić w ten sam sposób skarosowana 4-cylindrówka Hupmobila.

Łącznie z tymi trzema nowymi modelami, na ogól-



Buick całkowicie zmienił i zmodernizował wygląd przodu swych wozów.

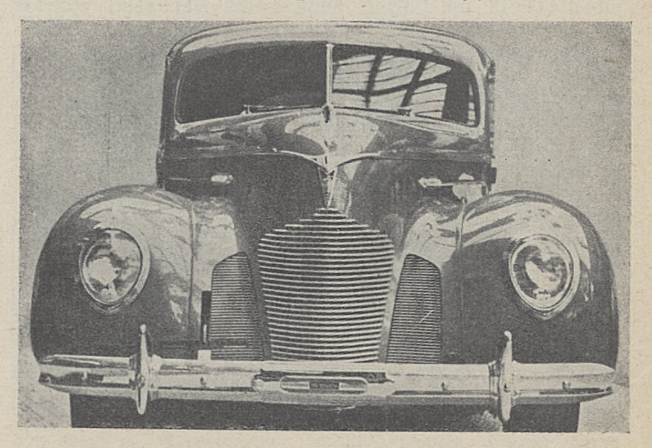
ną produkcję 20 czynnych wytwórni składają się 52 różne modele, w których czyniony jest użytek z 40 odrębnych silników. Jeden i ten sam silnik spotyka się niekiedy w różnych modelach danej marki, lub grupy marek. Tak np. w identyczną 6-cylindrówkę wyposażone zostały wozy Plymouth, Dodge i DeSoto.

Na ogólną liczbę 40 silników przypadają: dwie 4-o cylindrówki (Bantam i Overland), czyli 5% ogółu, osiemnaście 6-cyl. (45%), szesnaście 8-cyl. (40%), trzy 12-cyl. (oba Lincolny i Packard), czyli 7,5% i jedna 16-cylindrówka Cadillac (2,5%).

Pod względem litrażu podział ten przedstawia się w następujący sposób: poniżej jednego litra — jeden silnik (Bantam — pojemności 750 cm$^3$), od 2 do 3 litrów — 3 silniki (Overland — 2,2, Ford 60 KM — 2.23 i Hudson 112 — 2,87 ltr), czyli 7,5%, od 3 do 4 litrów — 22 silniki (55%), od 4 do 5 litrów — 11 silników (27,5%) i od 6 do 8 litrów — 3 silniki (12-cyl. Packard i Lincoln oraz 16-cyl. Cadillac), czyli 7,5%.

## KAROSERIE.

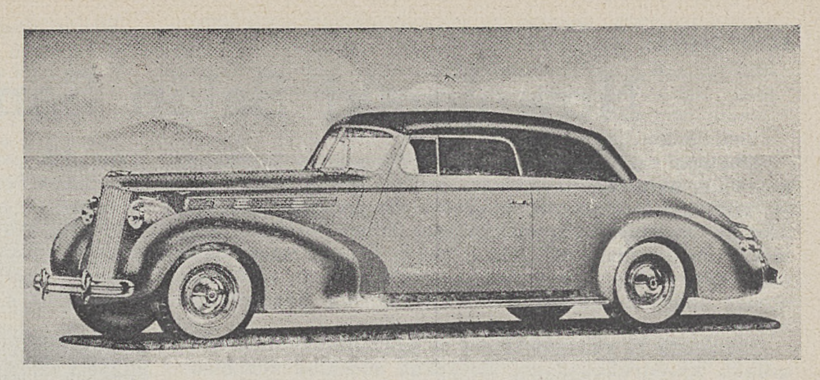
Już od lat kilku zmiany zewnętrznego wyglądu wozów obejmują głównie stylizację przodu. Modna w roku bieżącym stylizacja polega na umieszczeniu — na wzór Lincolna-Zephyra — siatki chłodnicy w przednim fartuchu błotników, który coraz bardziej zlewa się z ich płaszczyznami, urastając do rozmia-



Nowy przód samochodu Hudson.

rów dotąd nie spotykanych. Znamiennym jest również silne zwężenie przodu maski (Nash, La Salle), zaostrzonej niekiedy w sposób również zbliżony do formy Lincolnowskiej (Ford, Buick, Studebaker).

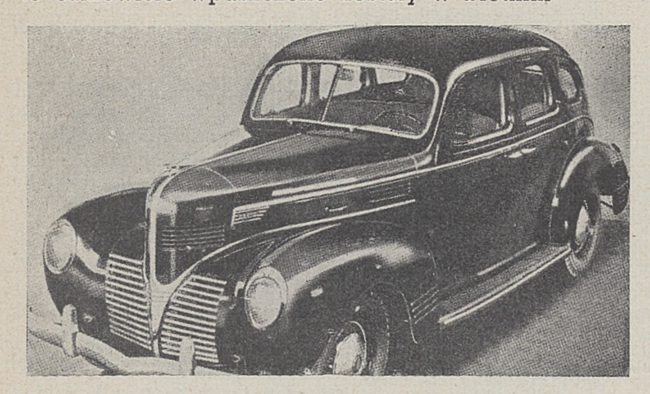
Naśladownictwo to widoczne jest w mniejszym stopniu w tych wozach, w których obok nowego umiejscowienia siatki zachowano również w stanie mniej lub więcej okrojonym dawną siatkę centralną. W wysuniętej do przodu, na wzór dziobu okrętowego masce samochodu Overland zaobserwować się znów daje wpływ Grahama, który bez zmian kontynuuje swą zeszłoroczną stylizację.



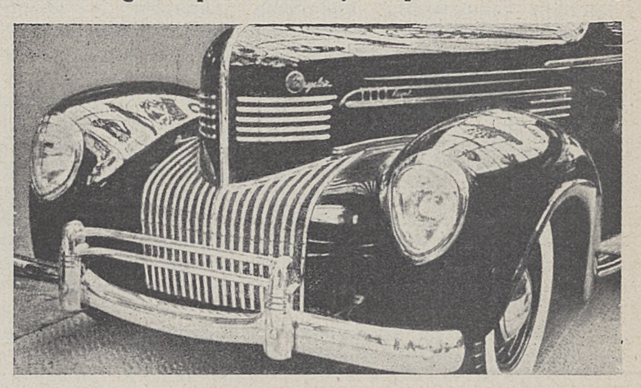
Packard zachował w nowych modelach dotychczasowe linie.

Jedynie Packard nie uległ reformatorskim wpływom panującej mody, zachowując nadal charakterystycznie ostrolinijną maskę oraz oprawą chłodnicy, która wraz z pionowymi elementami termostatycznie regulowanej żaluzji korzystnie odcina się od zbyt pretensjonalnych stylizacji niektórych wozów. Konserwatywnym również rysem tej marki są wyodrębnione przednie lampy, które jednak w tej postaci przetrwały również w wozach G.M.C., w których bądź to przyłożone są lub częściowo wpuszczone w fartuch błotników. bądź też przyłożone do boków maski. W większości pozostałych wozów lampy te całkowicie wpuszczone zostały w błotniki grupy Chryslera i Forda, jakkolwiek dzieje się to nie bez pewnego uszczerbku dla rozmiarów tego pomieszczenia. Dlatego też w większości modeli G.M.C. wybrzuszenie to nadal jest zachowane, a Nash zależnie od życzenia i bez różnicy w cenie dostarcza wozy z obu rodzajami pomieszczeń. Należy podkreślić, że pomieszczenia te posiadają obecnie dość często wewnętrzne oświetlenie, które ułatwia manipulację bagażem w ciemności.

Stopień, który przetrwał dotąd w większości wozów, uległ wydatnemu zwężeniu. Przy obecnej szerokości obniżonych karoserii należy go jednak uważać za organ wybitnie szczątkowy. To samo da się



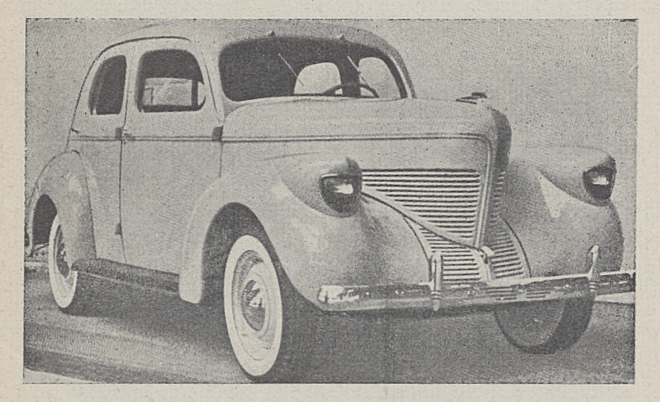
Nowa większa sześciocylindrówka Dodge'a.



Przód nowych modeli Chryslera otrzymał efektowne i skomplikowane kształty.

Maski typu krokodylowego, t.j. otwierane do góry, są nadal bardzo popularne. U Hudsona są one typu odwróconego, gdyż otwierają się od strony przedniej szyby za pomocą rączki na desce rozdzielczej. W ten sposób niepowołane osoby nie mają dostępu do silnika, gdy drzwi samochodu zamknięte są na klucz.

W i ę k s z ą o p ł y w o w o ś ć całości wozu osiągnięto w wielu modelach dzięki złagodzeniu łuku spadku tylnej płaszczyzny dachu. W związku z tym znika niesharmonizowane wybrzuszenie pomieszczenia na bagaż większości karoserii wozów



Przód nowego modelu Willys'a wypuszczonego na rynek pod marką Overland.

powiedzieć o zewnętrznych zawiasach drzwi, które gwoli wygładzenia płaszczyzn karoserii w wielu wozach przeniesione zostały do wewnątrz.

Do komfortu jadących przyczynia się zwiększona widoczność z siedzeń tak przednich, jak i tylnych, osiągnięta dzięki podwyższeniu szyb i zmniejszeniu do minimum odstępów między nimi. Wiele marek stosuje obecnie siedzenia z chromowanych rur, zaopatrzone niekiedy w gumowe poduszki zamiast sprężynowych (Hudson), w czym jednak dawno wyprzedzone zostały przez konstruktorów europejskich.

Przedmiotem s p e c j a l n e j t r o s k i było w tym roku celowe i estetyczne ugrupowanie i oświetlenie wskaźników desek rozdzielczych, wykonanych nawet w najtańszych wozach z wyszukanym smakiem (zwykle z masy plastycznej, imitującej drogie gatunki drzewa, marmur, onyks itp.). W wozach grupy Chryslera kolor oświetlenia strzałki szybkościomierza zmienia się w miarę wzrostu szybkości z zielonego na żółty i następnie czerwony. W pewnych wozach przewidziano odręczną regulację natężenia światła.

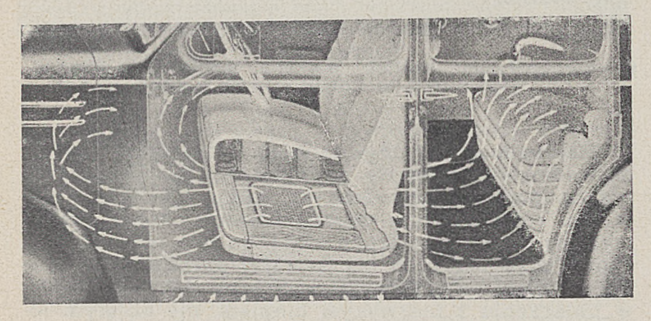
Nash stosuje nadal klimatyzację wnętrza karoserii, ulepszoną obecnie przez dodanie termostatu, dzięki któremu może być zachowana dowolna temperatura powietrza. Podobne urządzenie za dodatkową opłatą wprowadził obecnie Studebaker. „Climatizer" jego, będący aparatem do oczyszczania, ogrzewania i rozprowadzania powietrza, umieszczony jest pod siedzeniem kierowcy, w miejscu, gdzie

się poprzednio znajdował akumulator, przeniesiony obecnie pod maskę silnika.

Powietrze wciągane przez wentylator przyrządu klimatyzacyjnego dostaje się doń przez przewód, którego wlot znajduje się nieco wyżej poziomu stopnia. Tutaj zostaje ono oczyszczone i ogrzane i działaniem wentylatora rozprowadzone w ilości 65—70 metrów sześc. na minutę po całym wozie. Oczywiście ogrzewanie może być wyłączone i wtedy zachowana jest normalna temperatura powietrza.

SILNIKI.

Zmiany przeprowadzone w silnikach są raczej drobne; dotyczą przeważnie rozpowszechnienia ulepszeń chłodzenia, karburacji, rozrządu itp., które w ostatnich latach lansowane



Aparat do „klimatyzacji" powietrza umieszczany za dopłatą na nowych modelach Studebaker'a.

były przez poszczególne marki, jako wielkie nowości. Te z nich, które w tym czasie okazały się naprawdę racjonalne i pożyteczne, przetrwały po dzień dzisiejszy, służąc obecnie za wzór dla tych konstruktorów, którzy ze względów finansowych, organizacyjnych lub innych, nie byli w stanie dotąd ich zastosować.

Tak np. Overland zastosował w r. b. koszulkę wodną na całej długości cylindrów, obejmującą zasięgiem chłodzenia nie tylko dolną część cylindrów, ale również oliwę w karterze silnika. Taka sama koszulka wodna Chryslera zaopatrzona została w wewnętrzną kanalizację, która ma na celu wzmocnienie przepływu wody w najbardziej rozgrzanych miejscach głowicy.

Natomiast całkowitą nowość w dziedzinie chłodzenia stanowi bezpośrednie osadzenie wentylatora na wale korbowym, celem możliwego przybliżenia go do nisko umieszczonych siatek chłodnicy (Ford, Lincoln-Zephyr). Przy zwiększonej średnicy pracuje on ciszej i podobno wydajniej od wysoko umieszczonego wentylatora, pędzonego pasem.

Większość silników zaopatrzona jest obecnie w bezpakunkowe pompy wodne o łożyskach z metalu przeciwciernego. W ten sposób kłopotliwy problem smarowania i uszczelniania tych organów został wreszcie rozwiązany.

Zupełnie niespodziewany i wielce charakterystyczny jest całkowity lub częściowy powrót niektórych marek do żeliwnych głowic, połączonych oczywiście ze spadkiem stosunku sprężania, który szczególnie jaskrawo występuje u Bantama (z 7 na 5,25). Aluminiowe głowice w wyposażeniu standartowym stosowane są obecnie jedynie w 60-konnym modelu Forda, w obu Lincolnach, w 12-cyl. Packardzie oraz w Grahamie z kompresorem.

Ta gremialna ucieczka konstruktorów amerykańskich od aluminiowej głowicy tym jest dziwniejsza, iż zbiega się z trwałym nasileniem jej popularnosci w Europie. Taki stan rzeczy tłumaczy nam spadek przeciętnej kompresji z 6,32 na 6,23, pomimo że w kilku indywidualnych wypadkach została ona nawet podwyższona w stosunku do modeli zeszłorocznych (Overland, Nash-LaFayette, Chrysler).

Zawory boczne zachowują swą niezachwianą pozycję, gdyż w dalszym ciągu jedynie Buick, Chevrolet i Nash stosują silniki górnozaworowe. Pod tym więc względem również istnieje rozbieżność w tendencjach amerykańskich i europejskich.

Dużym krokiem na drodze spopularyzowania wprasowywanych gniazd zaworowych jest zastosowanie tychże dla obu rodzai zaworów w 85- oraz 95-konnych Fordach. Plymouth produkuje swe zawory wydmuchowe z nowego gatunku stali chromokrzemowej, a Overland wprowadza tłumiki drgań sprężyn zaworowych.

Lane wały rozrządcze nie są dziś żadną nowością, zmieniają się jedynie z roku na rok metody ich ostatecznej obróbki i utwardzania. W tym roku Packard wykonuje je z żeliwa kowalnego, stosując powierzchniowe utwardzanie nosków metodą Tocco.

Wbrew powszechnemu mniemaniu, że jedynie wał korbowy, bywa siedliskiem niebezpiecznych drgań i rezonansów, tłumienie których stanowi oddzielny rozdział w „martyrologii" konstruktorów, inżynierowie Cadillaca wykryli obecnie „konkurencyjne" źródło podobnych drgań w wale silnika V-8. Drgania te uśmierzone zostały dzięki przesunięciu noska napędowego pompki benzynowej oraz zaopatrzeniu w przeciwwagę trybu napędowego wału.

Gdy mowa o drganiach, nie podobna pominąć milczeniem faktu wyposażenia wału korbowego Chevroleta w „damper", który w ten sposób stopniowo przedostał się do wozów najdroższych do najtańszej 6-cylindrówki rynkowej.

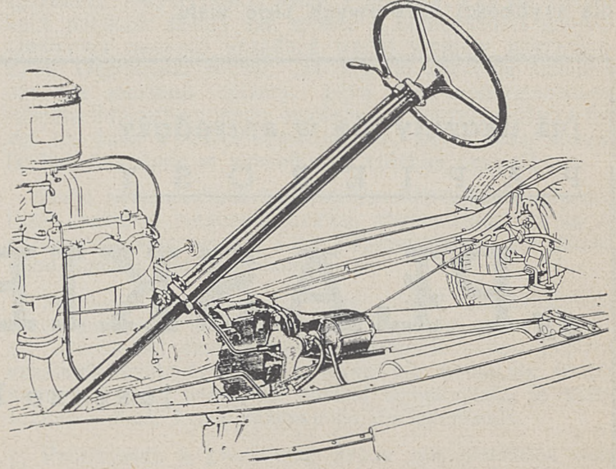
W dziedzinie instalacji elektrycznej podkreślić należy wzrost popularności automatycznego regulatora napięcia, stosowanego obecnie również w modelach de Luxe Forda i Overlanda zamiast dawnej trzeciej szczotki prądnicy, która nie zabezpieczała akumulatora od wahań stanu naładowania.

Poza tym, w związku z coraz bardziej wzmagającym się zużyciem prądu (odbiorniki radiowe, ogrzewacze, elektryczne wycieraczki przedniej szyby) zaznacza się w dalszym ciągu tendencja do wzmacniania prądnic, chłodzonych najczęściej turbinką powietrzną.

MECHANIZMY PRZENIESIENIA NAPĘDU.

W ślad za Chevroletem, który w ubiegłym sezonie dokonał doniosłego uproszczenia sprzęgła, poszły obecnie i inne marki G.M.C., zastępując dawny zespół sprężyn i dźwigienek pojedyńczą sprężyną tarczową, względnie zlekka stożkową. W ten sposób ilość części składowych sprzęgła samochodów Buick np. zredukowana została z 41 do 9.

W niektórych wypadkach zastosowanie znajduje dodatkowa sprężyna śrubowa, zaczepiona o ramię pedału sprzęgła w taki sposób, że działanie jej roz-



Mechanizm pneumatyczny do zmiany biegów, zastosowany na nowych modelach Chevroleta.

poczyna się w chwili naciskania pedału, powodując lżejsze wyłączenie sprzęgła. Jest to więc niejako namiastka serwa próżniowego, które w swej klasycznej formie spotykamy w 12-cyl. Packardzie.

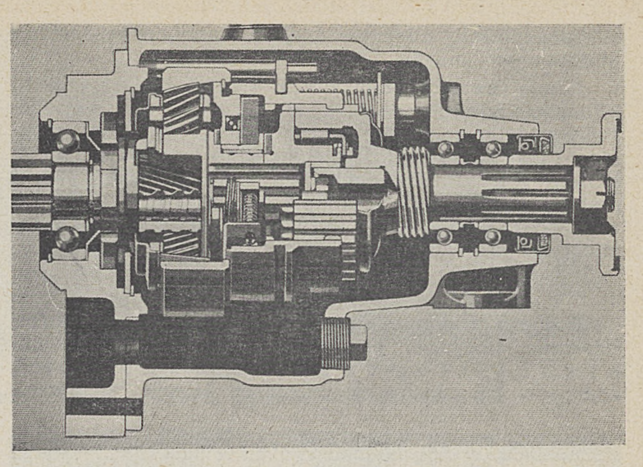
Pewne nieznaczne zmiany konstrukcji skrzynek biegów dotyczą przeważnie lepszego przystosowania ich do nowych mechanizmów przesuwkowych, których klasyfikację zamieściliśmy w sprawozdaniu z zeszłorocznego Salonu Nowojorskiego (patrz styczniowy numer „Auta" z r. 1938). Obecnie wszystkie niemal wozy zaopatrzone są w takie mechanizmy i w związku z tym powszechna jest detronizacja dawnego lewarka przekładniowego, zastąpionego dźwigienką na kolumnie kierownicy.

W tych jednak nielicznych wozach, w których lewarek ten dotąd przetrwał, został on tak wygięty, by nie hamował swobody ruchów osobom siedzącym obok kierowcy. Gdy w dodatku rączka hamulca ręcznego przeniesiona została na deskę rozdzielczą, całkowity obraz komfortu uzupełnia wielkie udogodnienie obustronnego wsiadania i wysiadania z wozu.

Wprowadzona w roku ub. przez Oldsmobile automatyczna przekładnia (patrz art. „Bilans roku ubiegłego" w numerze marcowym „Auta" z r. 1938), stosowana jest przez tę markę nadal za dodatkową opłatą. Również Hudson wbudowuje swą „elektryczną rękę" jako wyposażenie dodatkowe, a Chevrolet czyni to po raz pierwszy z servo-mechanizmem, ułatwiającym odręczne przełączanie biegów i podobnym do takiegoż urządzenia, wprowadzonego w r. ub. przez Studebakera.

Celem zmniejszenia wychyleń wału kardanowego i uniknięcia w ten sposób „tunelowania" podłogi karoserii, marki Oldsmobile i Pontiac praktykowały w ostatnich latach podział tego wału na dwa odcinki, podparte — w miejscu złączenia przegubem kardanowym — łożyskiem, umieszczonym w tylnym rozkroczu poprzeczki krzyżowej. Obecnie konstrukcja ta została o tyle uproszczona, że przedni odcinek wału kardanowego zastąpiono przedłużeniem wału wtórnego skrzynki biegów, przez co wyeliminowany został przegub kardanowy (Oldsmobile), względnie przesuwkowy (Pontiac), bezpośrednio za tą skrzynką się znajdujący.

Poza wymienionymi wozami, które w tym roku otrzymały również hypoidalny napęd mostu tylnego, analogiczne rozwiązanie wału kardanowego spotykamy u Cadillaca oraz w modelach 40 i 60 Buicka. U tego ostatniego silnik pochylony został pod kątem 5½°, dzięki czemu osie obrotu wału korbowego i kardanowego znalazły się we wzajemnym przedłużeniu. W ten sposób zmniejszone zostały w czasie sprężynowania resorów wychylenia wału kardanowego, a wraz z nimi — charakterystyczne dla ustroju jednoprzegubowego — wahania szybkości obrotowych tego wału.



Elektromagnetyczny „nadbieg" Warner'a, stosowany za dodatkową dopłatą na wozach różnych marek.

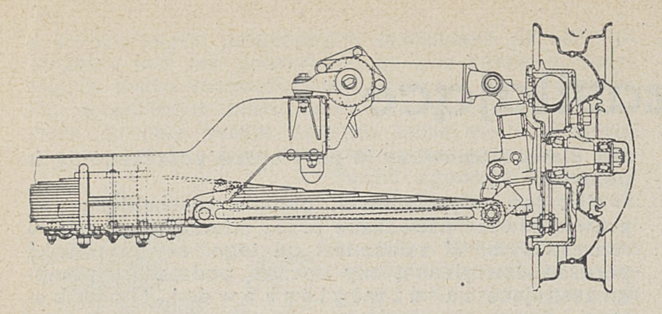
Elektro-magnetyczny nadbieg („overdrive") Warnera, którego montaż, przeważnie za dodatkową opłatą, przewidziany jest w kilku wozach, uległ w tym roku dalszym udoskonaleniom. Przez prosty manewr przyspiesznikiem może on być obecnie włączony przy niższych niż dawniej szybkościach wozu, poczynając od drugiego biegu. W ten sposób w połączeniu z pierwszym biegiem, nie objętym jego działaniem, otrzymuje się aż pięć różnych przekładni, z których najwyższa odpowiada biegowi przyspieszającemu (nadbiegi).

### ZAWIESZENIE I RESOROWANIE.

Niezależne zawieszenie kół przednich pozyskało w tym roku dwuch nowych adeptów w markach Plymouth i Dodge, które stosują z tego tytułu poprzeczne wahacze w połączeniu ze sprężynami śrubowymi, wykonanymi z chryslerowskiej stali „Amola".

Poza tym takiż sam układ niezależnego zawieszenia wprowadził obecnie Chevrolet w modelu de Luxe, czyniąc odstępstwo od stosowanego do tej pory systemu Dubonneta, który uprzednio już zarzucony został przez Pontiaca. W ten sposób wszystkie marki zarówno G.M.C., jak i w grupie Chryslera posiadają dziś niezależne zawieszenie kół przednich. Przy czym we wszystkich tych markach zrealizowane jest ono w sposób identyczny.

Listę dawnych zwolenników niezależnego zawieszenia kompletują Packard i Studebaker, które to dwie niezależne marki stosują systemy nieco mniej szablonowe. Odrębność pierwszego przejawia się w konstrukcji wahaczy, zaś w Studebakerze zamiast resorów śrubowych użyty jest poprzeczny resor piórowy, spełniający równocześnie rolę dolnych wahaczy. Zawieszenie tego ostatniego zostało w tym roku



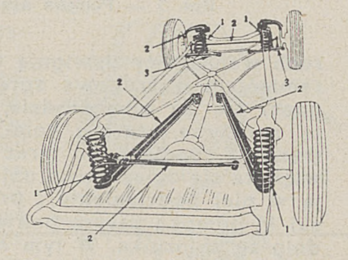
Niezależne zawieszenie przodu Studebaker'a.

o tyle uproszczone, iż oddzielne odtąd amortyzatory potraktowano obecnie jako wspólną całość z konstrukcją zawieszenia, przez co zmalała ilość punktów, wymagających smarowania.

Rzecz dziwna, że zdystansowany przez konkurencyjne koncerny Ford nadal pozostał przy swych sztywnych osiach. Być może, że istniejące systemy niezależnego zawieszenia mu nie odpowiadają i przeto, w poszukiwaniu odrębnego i bardziej pełnego rozwiązania, pozostał w tyle za innymi.

Natomiast opóźnienie w stosunku do hamulców hydraulicznych zostało w tym roku przez Forda wyrównane. Ponieważ hamulce takie wprowadził obecnie również Overland, przeto poza Bantamem posiadają je już wszystkie amerykańskie wozy. Pod tym względem konstruktorzy europejscy zdradzają mniejszą solidarność od ich amerykańskich kolegów.

W ślad za Buickiem tylne resorowanie przy pomocy sprężyn śrubowych wprowadził Oldsmobile. W systemie tym przewidziane są dwa stabilizatory, przejmujące wszelkie wysiłki napędu i reakcje hamowania. Stabilizatory te, zmontowane przednimi końcami w tylnym rozkroczu krzyżowej poprzeczki ramy, rozchodzą się ku tyłowi i tuż za tylnym mostem, z którym połączone są przy pomocy gumowych izolatorów, przechodzą w dolne gniazda resorów. Przy lewym końcu pochwy znajduje się również przegubowa osada trzeciego stabilizatora — poprzecznego, zaczepionego drugim końcem o przeciwległą stronę ramy. Stabilizator ten zapobiega poprzecznemu przesuwaniu się ramy w stosunku do osi.



Nowe zawieszenie tylnego mostu Oldsmobile przy pomocy sprężyn śrubowych.

W podobny zupełnie sposób urządzony obecnie został zespół stabilizatorów Buicka. Zmianie uległa również rama modeli 40 i 60, której podłużnice zostały skrócone, kończąc się tuż ponad tylną osią. W związku z tym zbiornik paliwa oraz zderzak przymocowane zostały bezpośrednio do wzmocnionej w tym celu karoserii.

Z innych zmian resorowania tylnego wymienić należy: zastosowanie dodatkowych piór pomocniczych w wozach Pontiac, które sprężynują w miarę wzrastania obciążenia, obniżenie przedniego i podwyższenie tylnego końca resorów Chevroleta, celem złagodzenia destrukcyjnego wpływu dróg o nawierzchni falistej, wreszcie dalsze ulepszenie systemu wkładek międzypiórowych Packarda.

Ten ostatni stosuje obecnie piąty amortyzator, związując jego działanie z tylnym stabilizatorem w celu tłumienia drgań poprzecznych. Pontiac zaś osiągnął ten sam efekt w stosunku do czterech kół przez ukośne ustawienie amortyzatorów, które — podobnie jak w wielu innych wozach — są typu teleskopicznego i o działaniu dwustronnym. W położeniu takim łagodzą one nie tylko wstrząsy pionowe, lecz również do pewnego stopnia ograniczają ruchy poprzeczne wozu.

**Fr. J. Stykolt**

## RECENZJE

*Nowoczesne aparaty do sprzedaży i dystrybucji paliw i smarów silnikowych — inż. Tadeusz Welfeld.*

W zeszytach 12, 13, 17 i 20 czasopism „PRZEMYSŁ NAFTOWY" z roku 1938-go ukazał się cykl artykułów inż. Tadeusza Welfelda pod wspólnym tytułem „Nowoczesne aparaty do sprzedaży i dystrybucji paliw i smarów silnikowych".

Autor podzielił swą pracę na *cztery części*, z których *pierwsza*, o podtytule „stacje benzynowe", podaje opis i krytykę systemów i typów stacji benzynowych, używanych w Polsce i za granicą, w odniesieniu do wymogów stawianych tego rodzaju urządzeniom przez współczesny stan motoryzacji.

*Druga część* — to opis urządzeń, służących do sprzedaży olejów i smarów na stacjach benzynowych. Autor kładzie tu specjalną wagę na urządzenia, pozwalające na bezpośrednie napełnianie olejem karteru silnika, względnie wciskanie smaru do punktów smarnych samochodu, przy jednoczesnym mierzeniu oddawanych ilości, eliminując przelewanie oleju z naczyń magazynowych do pomiarowych i wykluczając w ten sposób ewentualne zanieczyszczenia produktu, jakoteż i straty powstające na skutek przyczepności produktu do ścian naczynia, a wreszcie usprawniając w wybitnym stopniu obsługę samochodu.

W części *trzeciej* daje autor opis autocystern, a więc samochodów służących do przewozu paliwa i olejów ze składów na stacje benzynowe — punkty sprzedaży.

Specjalnie interesujące są cyfry odnoszące się do zmniejszenia wagi własnej pojazdów, przez wykorzystanie do budowy nadwozia metali lekkich, czyli tym samym umożliwienie zwiększenia załadunku.

Należy podkreślić słuszny postulat wysunięty przez autora w sprawie premiowania autocystern. Ze względu na ważność urządzeń tego typu dla celów obrony Państwa, należy rozporządzenie o premiowaniu pojazdów mechanicznych rozciągnąć również i na autocysterny, bez których działanie zmotoryzowanej siły zbrojnej jest nie do pomyślenia.

Wreszcie w części ostatniej autor porusza kwestie związane z racjonalnym i celowym alimentowaniem samolotów w paliwo i smary, podając wzory i wskazówki odnośnie urządzeń na lotniskach.

Autor zastanawia się, wytykając błędy popełniane przez firmy naftowe przy instalacjach służących dla sprzedaży i dystrybucji paliw i smarów, czy w warunkach polskich należy już mówić o konieczności unowocześnienia naszych urządzeń wedle wzorów zagranicznych. Odpowiedź brzmi: „że jest to obojętne zasadniczo dla meritum sprawy, gdyż nie modernizowanie sprzętu dystrybucyjnego ewolucyjnie, narazi później firmy na duże wydatki inwestycyjne, które będą musiały być dokonane w stosunkowo krótkim czasie".

Dalej autor poddaje krytyce aparaty ustawiane przez firmy naftowe jeszcze i dzisiaj, *stwierdzając, że są to urządzenia przestarzałe i nie odpowiadające już dzisiaj wymaganiom automobilizmu.*

Wreszcie zaznacza, że przy ciągle podkreślanym przez przemysł naftowy braku kapitału inwestycyjnego, conajmniej dziwne jest montowanie przestarzałych urządzeń dystrybucyjnych, które nie będą się mogły zamortyzować, ponieważ rozwój motoryzacji je prześcignie i zmusi firmy naftowe do ich wycofania.

Przejrzysta i gruntowna praca inż. Welfelda daje obraz całokształtu poruszanych zagadnień. Materiał ilustracyjny dobrze i celowo zestawiony.

Seweryn Andrzejewski

# Pompki zasilające

Sposób dostarczania paliwa ze zbiornika do gaźnika jest uzależniony od rozmieszczenia tych dwóch elementów na podwoziu. Najprostszym bezsprzecznie rozwiązaniem, często stosowanym szczególniej na samochodach mniejszych, jest umieszczenie zbiornika pod maską silnika za deską rozdzielczą. Zalety takiego rozwiązania polegają na niezawodności, taniości i prostocie urządzenia, gdyż dopływ paliwa odbywa się w tym wypadku pod działaniem ciężaru własnego. Nie do pogardzenia jest też fakt, że zbiornik jest chroniony od wszelkich uderzeń, którym może podlegać gdy się znajduje z tyłu podwozia.

Niedogodności tego rozwiązania są jednak bardzo liczne. Zbiornik tak umieszczony utrudnia często dostęp do mechanizmów, położonych w części tylnej silnika, zajmuje dużo miejsca tam, gdzie zbiegają się cięgła i przewody przyrządów kontrolnych, instalacji i mechanizmów prowadzenia. Wielkość zbiornika jest zwykle ograniczona, co zmniejsza zasięg samochodu. Jego położenie podnosi środek ciężkości, często powoduje przedostawanie się oparów benzyny do wnętrza wozu, uniemożliwia zastosowanie gaźnika dolnossącego bez założenia pompki (co przekreślałoby wymienione poprzednio zalety) i wreszcie grozi wybuchem w razie katastrofy lub zapalenia się silnika.

Ze względu na te wszystkie wady zbiornik paliwa jest coraz częściej umieszczany za tylnym mostem podwozia, szczególniej w samochodach droższych. Wobec tego, że w tym wypadku zbiornik znajduje się niżej gaźnika (różnica poziomów wzrasta przy jeździe pod górę) niezbędnym staje się założenie urządzenia, któreby, działając ssąco albo tłocząco, doprowadziło paliwo do gaźnika. Do niedawna wykorzystywano do tego celu podciśnienie w rurze ssącej, albo nadciśnienie spalin. W pierwszym wypadku budowano zasysacze (mamki), w drugim dopowadzano część spalin do zbiornika, skąd wytworzone nadciśnienie tłoczyło paliwo do zbiorniczka, położonego na poziomie wyższym od gaźnika. Obecnie oba te sposoby zanikły, ustępując miejsca pompce zasilającej, działającej niezawodniej i sprawiającej dużo mniej kłopotu, niż poprzednio wymienione rozwiązania.

Dziś w samochodach spotykamy prawie wyłącznie pompki mechaniczne, znikomy zaś jeszcze procent stanowią pompki elektryczne. Niemal wszystkie pompki mechaniczne są pompkami przeponowymi — zapewnia to im szczelność, która jest podstawowym warunkiem prawidłowego działania pompki.

Gdy samochód jedzie z szybkością 50 km/godz. przy czym silnik robi np. 2.000 obrotów, to pompka, napędzana mimośrodem na wałku rozrządczym, wykonuje 1.000 skoków roboczych na minutę, czyli 60.000 na godzinę. Przypuśćmy, że w tym czasie silnik zapotrzebuje 5 litrów paliwa — za jednym skokiem pompka przetłacza więc $^{1}/_{12}$ cm$^3$. Jeżeli uwzględnimy powierzchnię przepony, np. 12 cm$^2$, to przekonamy się, że podczas normalnego biegu silnika przepona pracuje skokiem około 0,06 mm., który nieznacznie przekracza grubość włosa ludzkiego.

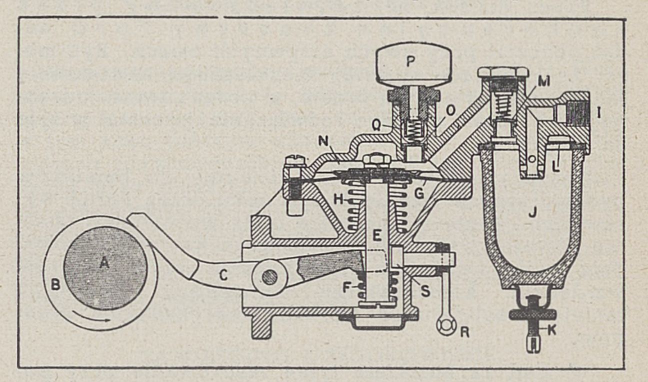
Nie zawsze jednak pompka podaje tak znikome dawki — gdy, naprzykład po oczyszczeniu, komora pływakowa jest próżna, to pompka paru skokami musi dostarczyć stosunkowo znaczną ilość paliwa. Zmiana zapotrzebowania paliwa przez gaźnik zachodzi zresztą często przy jeździe ze stałą szybkością, dlatego każda pompka posiada urządzenie uniezależniające jej pracę od ilości obrotów silnika, a regulujące dopływ w miarę zużycia paliwa. Prawie każda pompka ma pod tym względem swoje własne rozwiązanie, dlatego omówimy je przy opisie poszczególnych pompek.

Jak już wspomniałem, pompki mechaniczne są prawie zawsze napędzane przez mimośród na wałku rozrządczym. W zależności od tego, czy mimośród porusza dźwigienkę, czy tłoczek, podzielimy pompki zasilające na dźwigienkowe i tłoczkowe.

### POMPKI DŹWIGIENKOWE

POMPKA S.E.V.

Paliwo, przepływające ze zbiornika, przechodzi tutaj najprzód przez szklany osadnik J i przez sitko oczyszczające L. Działanie pompki jest następujące: mimośród B na wałku rozrządczym A wprawia w




Rys. 1 — Pompka dźwigienkowa S. E. V.

ruch wahadłowy dźwignię C, opierającą się drugim ramieniem o śrubową sprężynę F. Gdy dźwignia unosi się na mimośrodzie, to jednocześnie ściska tę sprężynę, która z kolei, napierając na kołnierz trzona E, pociąga go wraz z przeponą w dół; powiększa się dzięki temu objętość komory N, powstają w niej podciśnienie i przez wlotowy zawór płaski M pompka zasysa paliwo z osadnika J, a pośrednio ze zbiornika. W tym okresie zawór O jest dociskany siłą sprężynki i podciśnieniem. Gdy dźwignia, po prześlizgnięciu się szczytu mimośrodu, zacznie opadać, sprężyna F rozpręża się i zmniejsza nacisk na kołnierz trzona E. Kiedy nacisk zmaleje do tego stopnia, że siła sprężyny H może go przezwyciężyć, to przepona zaczyna napierać na paliwo zawarte w komorze N z siłą równą różnicy nacisków sprężyn. Z chwilą, gdy ciśnienie wzrośnie tak, że zdoła unieść zawór wylotowy O, paliwo zaczyna przepływać do przewodu łączącego pompkę z gaźnikiem. Przetłaczanie trwa dotąd, aż dźwignia C znowu nie ściągnie przepony na dół i nie zassie następnej porcji paliwa.

Na rysunku, nad zaworem wylotowym, widoczny jest zbiorniczek P, odgrywający rolę amortyzatora — zbierają się w nim pęcherzyki powietrza i pary benzyny, które wskutek swojej ściśliwości, wyrównują różnice ciśnień, powstające w rozmaitych okresach pracy pompki. Dźwignia R służy do ręcznego uruchamiania pompki. Godnym uwagi jest fakt, że pompka działa bez żadnych szarpnięć, napęd odbywa się bowiem za pośrednictwem sprężyny. Daje to spokojną i cichą pracę.

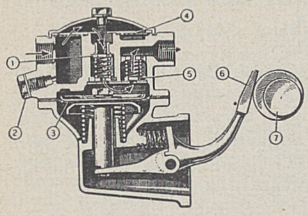
Podobną do opisanej pompkę spotykamy między innymi na samochodach Renault.

POMPKA A.C.

Fabryka A.C. produkuje bardzo szeroką skalę rozmaitych typów pompek. Pompka tutaj opisana stanowi wyposażenie „Fiata 1100" i jest wyrabiana w Turynie na podstawie licencji. Podobne pompki spotykamy w bardzo wielu samochodach.

Charakterystyczną w tej pompce jest budowa dźwigni napędzającej 6, składającej się

z dwóch części połączonych zawiasowo na osi. Połączenie jest tak pomyślane, że gdy ramię 6, dotykające wałka rozrządczego 7, porusza się w kierunku przeciwnym kierunkowi obrotu wskazówek zegara, to obie części dźwigni łączą się i obracają razem. Jeżeli zaś to samo ramię porusza się w kierunku zgodnym z kierunkiem obrotu wskazówek, obie części uniezależniają się. Konstrukcja taka uniezależnia cięgło przepony od ruchu górnego ramienia w czasie suwu tłoczącego. Siła, z jaką naciska przepona 3 na paliwo, jest więc zawsze równa napięciu sprężyny podprzeponowej.



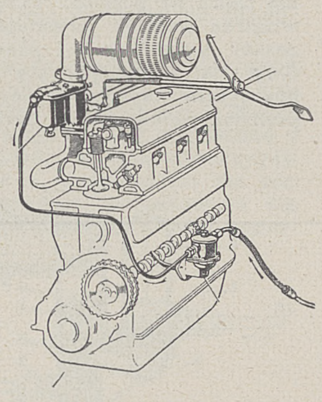
Rys. 2 — Pompka A. C.

Drugą cechą charakterystyczną jest tutaj **brak osadnika szklanego.** Oczyszczanie paliwa odbywa się na sitkach 4 oraz w komorze obudowanej korpusem pompki i posiadającej kurek spustowy 2. Ważną zaletą tej pompki jest prostota i zwięzłość budowy, zapewniająca jej prawidłowe działanie. Do plusów należy też zaliczyć brak osadnika szklanego, którego stłuczenie w czasie oczyszczania może stać się przyczyną chwilowego unieruchomienia silnika. Mała pojemność komory tłoczącej w stosunku do powierzchni przepony pozwala na wywołanie podciśnienia wystarczającego do szybkiego naciągnięcia paliwa w razie dostania się powietrza do przewodów i komory pompki.

Miejsce zamontowania pompki na silniku przedstawia rys. 3.

POMPKA ELIS.

W Polsce w budowie pompek zasilających wyspecjalizowały się „Warsztaty Elektro-Mechaniczne Elis" J. Bobrowski i S-ka, dorabiają i naprawiają one pompki rozmaitych systemów oraz wytwarzają w większej ilości typ pompki, przedstawiony na rysunku. Zespół, uniezależniający przeponę w czasie taktu tłoczącego, składa się tutaj z: 1) dźwigni, 2) cięgła zbudowanego z dwóch płaskich ramion, obracających się na sworzniu dźwigni (którą obejmują) i połączonych ze sobą trzpieniem, 3) drążka popychającego oraz 4) dwóch sprężyn z czapeczkami. Ramię wewnętrzne dźwigni ma kształt haka, który w czasie unoszenia się dźwigni na mimośrodzie, swoim wycięciem naciska na trzpień cięgła i sprowadza przeponę do granicznego dolnego położenia. Kiedy dźwignia zaczyna opadać na mimośrodzie, jej ramię wewnętrzne, podnosząc się do góry, zwalnia cięgło. W tym okresie na przeponę działa sprężyna drążka popychającego, która powoduje przetłaczanie paliwa.


Rys. 3 — Umieszczenie pompki A. C. na silniku Fiat 1100

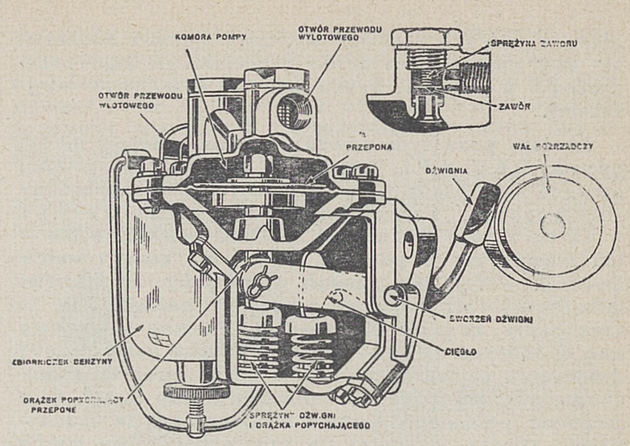
Gdy gaźnik jest pełny i igła pływaka zamyka dopływ paliwa, przepona po zassaniu zatrzymuje się w najniższym swoim położeniu, w którym dźwignia już nie działa na cięgło i praca pompki ustaje **samoczynnie.**

Kiedy gaźnik jest pusty, pompka (tak zresztą jak i poprzednio opisane), pracując pełnymi skokami przepony, w kilka sekund podaje potrzebną ilość paliwa, poczem skok przepony spada do 0,05 — 0,12 mm, co wystarcza do normalnego zasilania silnika.

## POMPKI TŁOCZKOWE

POMPKA D.B.U. TYP A.P.1.

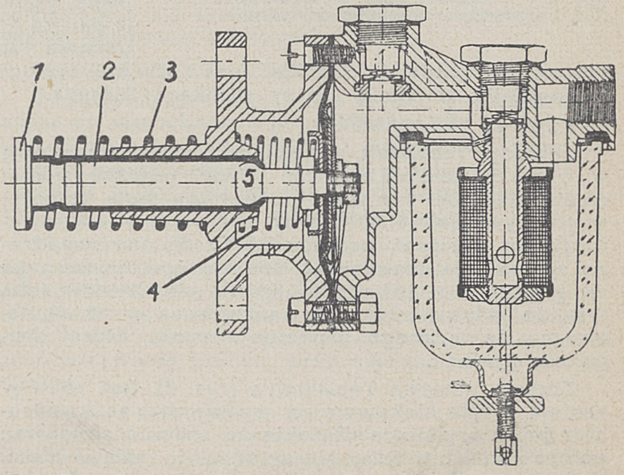
W tej pompce mimośród ślizga się po tłoczku 1, wprasowanym w tuleję 2. Napęd jest więc tutaj podobny do napędu popychaczy zaworów. Zagadnienie swobodnego sprzęgnięcia przepony z tłoczkiem zostało rozwiązane przez zastosowanie zespołu, składającego się z tłoczka 1, tulei 2, cięgła 5 i dwóch sprężyn napinających 3 i 4. Sprężyna 3 posiada taką siłę, że tłoczek stale przylega do mimośrodu. Biorąc pod uwagę sposób połączenia cięgła z tuleją, łatwo zauważymy, iż graniczne wychylenie przepony w czasie taktu ssania jest **przy każdym skoku jednakowe.** W chwili, gdy mimośród zaczyna napierać na tłoczek, tuleja wsuwa się w głąb korpusu pompki, a tym samym oswobadza cięgło przepony. W tym okresie na przeponę działa sprężyna 4, pod wpływem jej nacisku powstaje w komorze nadciśnienie, które unosi zawór wylotowy i przetłacza paliwo do gaźnika. Sprężyna 4 jest tak obliczona, że w żadnym wypadku nie zdoła wywrzeć ciśnienia, mogącego wpływać w sensie praktycznym na unoszenie się igły pływaka. Pompka dostarcza więc tyle paliwa, ile silnik zużył w czasie jednego jej skoku.



Rys. 4 — Krajowa pompka przeponowa wyrabiana w warsztatach Elis w Warszawie

Zassanie w pompce A.P.1 odbywa się dosyć **gwałtownie** (tak zresztą jak we wszystkich poprzednio opisanych pompkach poza S.E.V) — tuleja, cofając się, uderza o rozszerzenie cięgła i ściąga je do granicznego położenia. Przetłaczanie natomiast odbywa się swobodnie i spokojnie pod działaniem sprężyny.

Pompka dostosowuje się do zapotrzebowania w bardzo szerokich granicach, a jej największa wydajność wynosi 60 litrów na godzinę przy 1.200 obr. min. wałka rozrządczego. Odpowiada to, jak łatwo obliczyć około 1 cm³ paliwa dostarczonego za jednym skokiem. Oczywistym jest, że przy wolniejszej pracy silnika, dawka paliwa może znacznie wzrosnąć. Pompka A.P.1, tak jak wiele innych, jest też wyrabiana z dodatkową dźwignią, służącą do ręcznego napompowywania paliwa. Pompki z taką dźwignią stosuje się przede wszystkim przy motorach



Rys. 5 — Pompka przeponowa tłoczkowa DBU — typ AP. 1

Diesel'a, których rozruch jest zbyt ciężki i kosztowny, aby można było sobie pozwolić na jego przedłużenie z powodu braku paliwa w pompce wtryskowej.

Istnieje poza tym nowszy i udoskonalony model pompki D.B.U. A.P.2. Tak jak w poprzednio opisanej pompce A.C., osadnik szklany został tutaj zastąpiony zbiorniczkiem, stanowiącym jedną całość z korpusem pompki, a sitko oczyszczające — tak zresztą jak w pompce A.P.1 — ma kształt walca. Osadnik jest w ten sposób pomyślany, że stanowi jednocześnie zbiorniczek zapasowy paliwa. Jest to urządzenie ze wszech miar praktyczne — pozwala ono w fabryce na krótką próbę silnika bez potrzeby dołączania zbiornika paliwa, a przy reperacji samochodu, gdy zbiornik jest odłączony albo pusty, daje możność, po nalaniu paliwa do osadnika, na uruchomienie silnika, a nawet na przejechanie dla próby małej odległości na terenie warsztatów.

Dzięki bardziej jednolitej budowie pompka A.P.2 jest mniejsza, prostsza i tańsza od pompki A.P.1. Ten typ pompki posiada jednak mniejszą wydajność, przewodzi bowiem 40 l./godz. przy 1.200 skokach roboczych na minutę. Przeniesienie napędu w obu pompkach jest takie same.

POMPKA PALLAS

Mechanizm uniezależniający pracę pompki od obrotów mimośrodu jest bardzo podobny do opisanego mechanizmu D.B.U. Zasadnicza różnica polega jedynie na zastosowaniu sprężyny płaskiej, dociskającej przeponę, zamiast śrubowej. Pompka ta posiada bardzo dużą wydajność, dochodzącą do 90-ciu litrów na godzinę przy skoku mimośrodu 6 mm. Pallas buduje też pompki przeponowe z dodatkową pompką, umieszczoną nad szklanym osadnikiem, którą uruchamia się przez pociskanie ręką (rys. 6). Pompka taka, po paru naciśnięciach, podaje paliwo do gaźnika lub pompki wtryskowej. Oddaje ona wielkie usługi szczególnej w zimie i przy silnikach Diesel'a.

Rys. 6 — Pompka Pallas z urządzeniem do ręcznego napompywania paliwa

POMPKI TÉCALÈMIT

Zakłady Técalémit wyrabiają pompki tłoczkowe w trzech odmianach. Dwie większe posiadające osadniki szklane i powietrzne małe komory, wyrównywujące ciśnienie w przewodzie odprowadzającym (jak przy pompce S.E.V.). Są one napędzane za pomocą urządzenia tłoczkowego, podobnego do poprzednio opisanych. Różnią się między sobą tym, że jedna z nich jest zaopatrzona w dźwignię, służącą do ręcznego napompowywania, której druga nie posiada.

Trzecia pompka Técalémit'a (rys. 7), jest rozwiązaniem o tyle ciekawym, iż wydaje się, że konstruktor jej, który postawił sobie za zadanie zbudować pompkę małą, prostą, niezawodną i tanią — zdołał bodajże zrealizować te założenia. Pompka, również o napędzie tłoczkowym, przewodzi do 20 litrów na godzinę, co w zupełności zaspakaja zapotrzebowanie samochodu o małym, a nawet średnim litrażu.

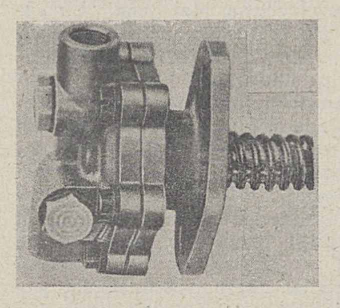
Jak widzimy na zdjęciu, taniość pompki została osiągnięta przez jak najdalej posunięte uproszczenie budowy. Między innymi usunięto urządzenia oczyszczające paliwo — pompka nie posiada ani sitek filtrujących, ani osadnika.

POMPKA TŁOCZKOWA ELIS

Zakłady Elis wyrabiają pompkę tłoczkową bardzo podobną do opisanej ostatnio pompki Técalémit'a. Jest ona tylko nieco większa, a konstrukcyjnie różni się jedynie w drobnych szczegółach. Tę, jak też poprzednio opisaną pompkę dźwigienkową, warsztaty Elis dostarczają, między innymi, Państwowym Zakładom Inżynierii.

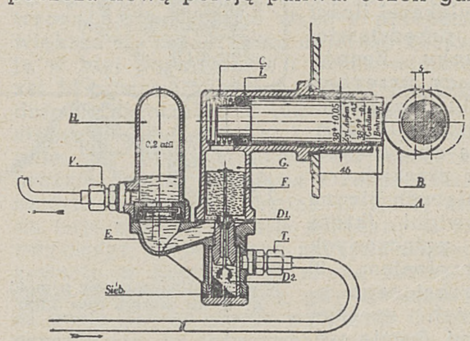
POMPKA W.V.

Jako ostatnią pompkę mechaniczną omówimy pompkę bezprzeponową W.V., zasługującą na uwagę ze względu na oryginalną budowę.



Rys. 7 — Mała pompka tłoczkowa Técalémit'a

Działanie pompki jest następujące: tłoczek A z uszczelką skórzaną I, wykonuje pod wpływem mimośrodu B sprężyny dociskającej C, ruch wahadłowy w swoim cylindrze. Przesuwanie się tłoczka wywołuje ciągłe zmiany ciśnień w komorze powietrznej G, która pod pewnym względem, odgrywa tutaj rolę przepony, przenosi bowiem działanie tłoku na paliwo. Przy przesuwaniu się tłoka do wnętrza pompki powstaje nadciśnienie, które unosi zawór wylotowy E i przetłacza paliwo do gaźnika. Gdy tłok A zaczyna się cofać, zawór wylotowy samoczynnie zamyka się, a wlotowy Dl otwiera i przepuszcza nową porcję paliwa. Jeżeli gaźnik jest pełny, to paliwo nie może przedostać się przez zawór E i jego poziom podnosi się w komorze G. Podnoszenie się poziomu powoduje samoczynne zamknięcie paliwa za pomocą zaworu D2, przymocowanego do pływaka F. Urządzenie takie zapobiega zbyt silnemu przetłaczaniu paliwa.



Rys. 8 — Pompka mechaniczna W. V., działająca za pomocą sprężania i rozrzedzania powietrza w komorze 3.

Na rysunku widoczna jest jeszcze komora H, wyrównywująca ciśnienie w przewodzie wylotowym.

W pompce W.V. usunięto przeponę kosztem dość znacznego skomplikowania budowy (pływak, trzeci zawór). Spowodowało to podniesienie ceny pompki, a co za tym idzie, jej małe rozpowszechnienie. Pompka ta przypomina pompki, stosowane dawniej na samolotach, w których napęd odbywał się przy pomocy tłoka poruszanego przez osobny silniczek lub małe śmigiełko.

UWAGI OGÓLNE

Pompka mechaniczna, będąc pod względem konstrukcyjnym organem na ogół nie zawodnym, posiada tę wadę, że jest ściśle związana z silnikiem, który, ogrzewając się w czasie pracy, podnosi temperaturę pompki i jej przewodów.

Dokąd temperatura przepływającego paliwa nie przekroczy temperatury parowania najlotniejszego ze składników paliwa, dotąd pompka działa sprawnie. Kiedy jednak temperatura ta zostanie przekroczona, to w czasie ssania następuje raptowne parowanie i do komory pompki dostaje się gaz zamiast płynu. Pompka zaczyna wówczas pracować szerokimi skokami.

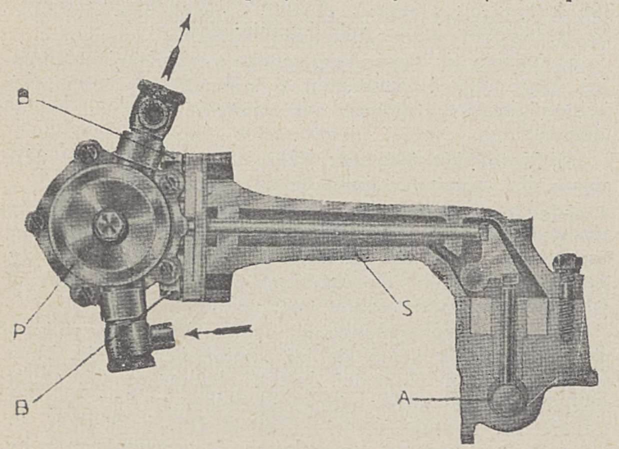
Jeżeli parowanie paliwa jest tak gwałtowne, że pompka nie przetłacza zupełnie płynu, to poziom w komorze pływakowej opada, a silnik zaczyna się dławić i staje.

Najniebezpieczniejszym paliwem, pod tym względem, jest gazolina, składająca się z najlotniejszych węglowodorów. Temperatura wrzenia poszczególnych składników gazoliny waha się od 40° do 100° C. Niebezpieczny jest też najlżejszy węglowodór benzyny heksan, który paruje przy 69° C.

Ogrzewanie się pompki zależy w znacznym stopniu od miejsca jej zamontowania, które powinno być tak przez konstruktora wybrane, aby zapewniało pompce dobre chłodzenie. Szczególnie ważnym jest to przy silnikach dolnozaworowych, w których, ze względu na położenie wału rozrządczego, zwykle pompka skazana jest na bliskie sąsiedztwo rury wydechowej. Aby zmniejszyć do minimum wpływ rozgrzanych części silnika, pompka powinna być umieszczona jak najbliżej chłodnicy.

Jak bardzo liczą się niektórzy konstruktorzy z potrzebą zapewnienia pompce należytego chłodzenia, świadczy ciekawe rozwiązanie tego zagadnienia na lanci Aprilii, na której umieszczono pompkę przed chłodnicą, opłacając to dosyć skomplikowanym przeniesieniem napędu za pomocą dodatkowych dwóch drążków i dźwigni (rys. 9). Napęd tej pompki jest jeszcze tym ciekawy, że odbywa się za pomocą mimośrodu na wałku rozdzielacza zapłonu. Sama pompka (A.C.) jest podobna do przedstawionej na rysunku 2.

Duży wpływ na powstawanie pęcherzyków pary ma także sposób przeprowadzenia przewodów, łączących pompkę z gaźnikiem i zbiornikiem. Powinny one być możliwie jak najkrótsze i przebiegać w pewnej odległości od nagrzewających się części silnika. W walce z dostawaniem się par do komory pływakowej gaźnika wmontowuje się czasem w przewód specjalne urządzenia (anti-vapor-



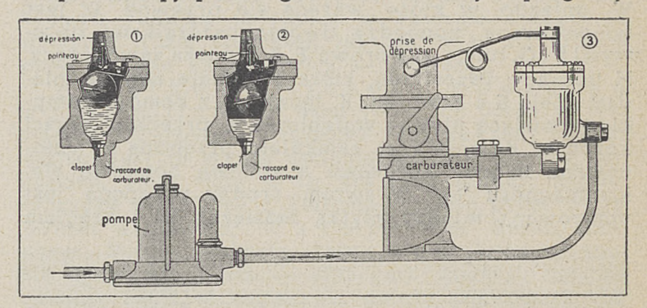

Rys. 9 — Przeniesienie napędu pompki A. C. na samochodzie Lancia Aprilia. A — wałek rozdzielacza, B — śruby mocujące pompkę, P — pompka, S — wspornik napędu pompki

lock), zbierające pęcherzyki i odprowadzające gaz do rury ssącej silnika. Urządzenie takie, ułatwiające pracę pompce, przedstawia rys. 10.

* * *

Jeżeli chodzi o samą pompkę, to warunki pracy stawiają największe wymagania przeponie, która, znajdując się w ciągłym ruchu drgającym, podlega działaniu ciepłego paliwa. Przepony metalowe, zapewniające całkowitą szczelność i niewrażliwość na działanie składników mieszanek napędowych, okazały się niemożliwymi do zastosowania ze względu na łatwe wpadanie w wibracje i rozrywanie się przy pewnej ilości skoków. Dziś powszechnie stosuje się przepony wyrabiane z materiału specjalnie impregnowanego.

Ze względu na różnorodność używanych obecnie paliw, olejów (do górnego smarowania) i środków antydetonacyjnych, zagadnienie trwałej impregnacji




Rys. — Aparat zapobiegający przedostawaniu się par do komory pływakowej gaźnika, wyrabiany przez zakłady Técalémit. Kiedy w kubku aparatu zbierze się większa ilość gazu, pływak otwiera przewód, łączący pokrywę kubka z rurą ssącą i para zostaje wessana przez silnik

jest bardzo trudne, a jego rozwiązanie zwykle stanowi tajemnicę fabryczną.

Krajowe zakłady Elis, które sporo czasu i wysiłku poświęciły aby rozwiązać to zagadnienie, produkują obecnie przepony niczym nie ustępujące zagranicznym.

* * *

Na ogół biorąc konstrukcja pompki zapewnia jej niezawodne działanie. Części ruchome łączą się z karterem, co zapewnia im zawsze obfite smarowanie.

Zła praca pompki może być spowodowana: 1) zanieczyszczeniem się filtrów, 2) nieszczelnością zaworów, 3) nieszczelnością przewodów oraz 4) uszkodzeniem przepony.

W pierwszym wypadku naprawa ogranicza się do oczyszczenia osadnika i sitek filtrujących, co zresztą powinno być robione systematycznie co pewien okres czasu. Nieszczelność zaworów jest zwykle spowodowana ich zanieczyszczeniem, należy je więc starannie przemyć czystą benzyną (w żadnym razie nie można rozciągać sprężynek, które są dokładnie obliczone). W trzecim wypadku, oczywistym jest, że wystarczy sprawdzić połączenia przewodów łączących pompkę z gaźnikiem i zbiornikiem.

W wypadku stwierdzenia złego działania przepony (normalnie po dwóch latach pracy) należy wymienić ją na nową, dbając o to, żeby była odporna na paliwa specjalne. Często bowiem fabryki produkują tańsze przepony odporne na benzynę, ale rozpuszczające się stosunkowo szybko w benzolu lub innym składniku mieszanek.

## POMPKI ELEKTRYCZNE

Pompki elektryczne, które rzadko spotykamy jeszcze na samochodach popularnych, wyróżniają się dwiema zaletami, szczególnie cennymi: 1) dają się zakładać w dowolnym miejscu, gdyż są zupełnie niezależne od silnika, 2) zaczynają działać samoczynnie z chwilą włączenia zapłonu.

Pierwsza zaleta wyklucza powstawanie par benzyny wskutek ciepła — pompkę możemy bowiem tak zamontować, żeby nie podlegała nadmiernemu ogrzewaniu. Druga usuwa potrzebę wykonania kilkunastu „martwych" obrotów silnika, czy też ręcznego napompowywania paliwa, przy zapuszczaniu zimnego motoru.

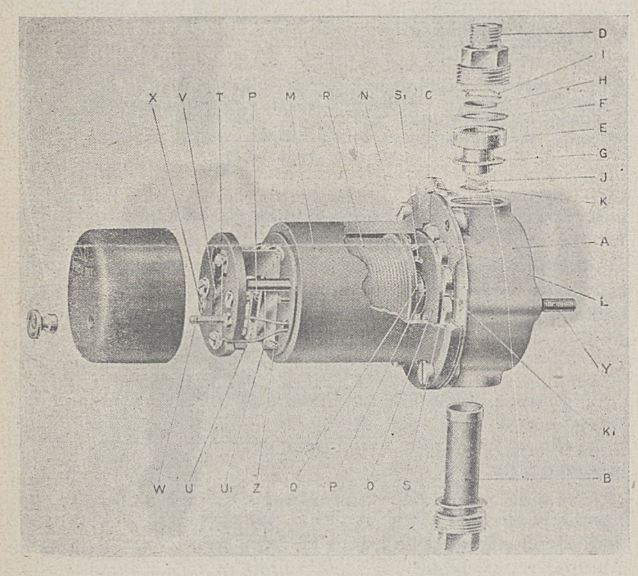
Pompki elektryczne zużywają znikome ilości prądu. W przeciwieństwie do pompek mechanicznych, elektryczna pompka pracuje zawsze mniej więcej równym skokiem, działanie jej jest

przy tym powolniejsze (przy normalnej czy szybkiej pracy silnika) i spokojniejsze.

POMPKA S.U.

Pompka S. U. może dostarczać do 40 litrów na godzinę przy różnicy poziomów 110 cm.

Pompka ta składa się z trzech zasadniczych zespołów: korpusu, cewki elektromagnetycznej i przerywacza. Do korpusu A jest z dołu wkręcony filtr sitkowy B, a z góry przewód ssący C i tłoczący D. W gniazdo, w które wkręca się przewód D, jest wmontowana, pomiędzy dwoma uszczelkami fibrowymi F i G, tuleja zaworowa E. K oznacza zawór ssący, H tłoczący. Przestrzeń, która pozostaje zawsze między tuleją E a zaworem K, łączy się z komorą pompki stanowiącą płytkie wgłębienie w przedniej części korpusu. Komora jest zamknięta przeponą L, umocowaną między korpusem a stalową obudową elektromagnesu M. W swoim środku przepona jest umocowana między płytką mosiężną Kl i kręgiem




Rys. 11 — Pompka elektryczna S. U. zastosowana na samochodzie Triumph

stalowym O, który jest przyśrubowany do rdzenia P. Rolki S służą do utrzymania rdzenia i całego zespołu połączonego z przeponą w położeniu ściśle środkowym, pozwalając jednocześnie na jego swobodne poruszanie się wzdłuż osi. Cewka jest nawinięta na tulei stalowej Q.

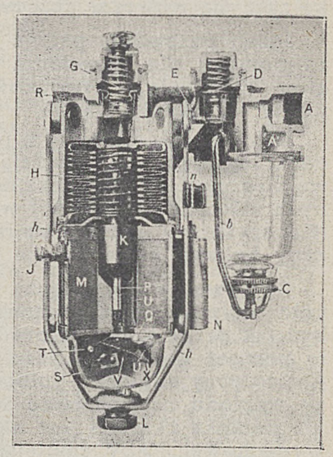
Zespół przerywacza jest zbudowany na bakelitowym krążku, na którym są umocowane zawiasowo dwie kołyski metalowe U i $U_1$. Do wewnętrznej kołyski U przytwierdzony jest drugi koniec rdzenia P. Ramię kołyski U jst połączone z kołyską $U_1$ za pomocą sworznia Z. Szeroki otwór w ramieniu kołyski U, przez który przechodzi sworzeń, zapewnia pewną swobodę ruchu kołysek względem siebie. Kołyska zewnętrzna posiada na drugim ramieniu styk, łączący się z stykiem umocowanym na końcu sprężynki płaskiej V, do której jest przyłączony koniec uzwojenia cewki. Drugi przewodnik jest załączony do śruby W. Kołyski są połączone z masą.

D z i a ł a n i e p o m p k i jest następujące:

Gdy włączymy prąd, rdzeń zostaje wciągnięty przez cewkę do jej wnętrza. Wraz z rdzeniem porusza się połączona z nim kołyska U. Gdy krawędź otworu w ramieniu kołyski U napotka sworzeń, to pociąga go wraz z kołyską $U_1$ i następuje samoczynne rozłączenie styków. Zespół rdzenia i przepony, na który nie działa już siła cewki, pod wpływem nacisku sprężyny $S_1$, cofa się. Ruch ten trwa do chwili, kiedy kołyska U znowu nie natrafi na sworzeń i obracając kołyską $U_1$, nie połączy styków.

POMPKA AUTOFLUX

Paliwo w tej pompce dopływa do osadnika przez przewód, dołączony w miejscu oznaczonym literą A. W osadniku zmienia paliwo kierunek i przez sitko oczyszczające dopływa do zaworu ssącego D, skąd przez przewód E dostaje się do komory pompki, znajdującej się ponad szerokim sprężystym tłoczkiem H. Ruchy do góry i na dół, tego właśnie tłoczka na przemian powodują zasysanie paliwa i jego przetłaczanie przez otwór, odprowadzający G. Unoszenie tłoczka następuje dzięki jego własnej sprężystości, zbudowany jest on bowiem z połączonych ze sobą cienkich blaszanych talerzyków, oraz dzięki sprężynie, którą widzimy nad rdzeniem K, opadanie tłoczka następuje pod wpływem działania cewki M, która w czasie przepływania prądu ściąga rdzeń K do dołu. Pod cewką widoczne jest urządzenie przerywacza — gdy płaska sprężynka U, przytwierdzona do rdzenia, naciśnie na ramię V, to następuje przerwanie połączenia jednego końca cewki z masą oraz zwarcie cewki. Na rysunku są jeszcze widoczne zacisk J, do którego dołącza się przewodnik i kondensator N.




Rys. 12 — Pompka elektryczna Autoflux

**S. Andrzejewski**

# Pojazdy mechaniczne używane w armii Italskiej

Armia włoska motoryzowana jest dość intensywnie. O sprzęcie używanym przez nią pisze gen. Angelo Pugnani w czasopiśmie R.A.C.I. Okazuje się, że różnorodność poj. mech. używanych w tej armii jest b. duża. W zakresie motocykli używane są modele z resorowaną i sztywną osią. Ogumienie jest znormalizowane: 3,50 × 19. Używane są w armii następujące modele:

a) Motocykle z osią resorowaną (500 ccm, waga 195 kg) typu: „Guzzi", „Gilera". „Bianchi", „Benelli". Są to pojazdy jedno- lub dwumiejscowe.

b) Motocykle z osią resorowaną o mniejszej pojemności (250 ccm) i ogumieniu 3 × 19. Są to motocykle jednomiejscowe, używane do lżejszych zadań. Marka „Benelli".

c) Motocykle 500 ccm (Guzzi 32 i Benelli 36) używane dla celów specjalnych (jak np. radio).

*Dla transportu osobowego* używa się wozów Fiat 508/M (Balilla Militare), które są karosowane bądź jako furgon o nośności 400 kg, bądź jako spider 2—3 osobowy, bądź jako „Łazik". Oprócz tego używane są limuzynki 4-osobowe na tym samym podwoziu.

*Dla transportu towarowego* używane są dwa rodzaje pojazdów: takie które się już „dojeżdża" i takie, które są specjalnie w ostatnich latach zbudowane dla celów militarnych. Do grupy pierwszej należą m. in.: Fiat 15, Lancia IZ, Fraschini 16/A, Fiat 18 BL. i 18 BLR (te ostatnie na gumach półpalnych i pneumatycznych), Fiat 618 (1200 kg), Spa C/10 (1800 kg). Fiat 621 P (2500 kg), Ceirano 47 (38) itd.

W grupie modeli zbudowanych *specjalnie dla wojska*, bądź przerobionych znajdują się: O. M. „Autocaretta" z 4 kołami napędzanymi i kierowanymi (dla górskich bezdroży) wykonywana w kilku odmianach o różnych szybkościach końcowych (od 24 do 45 km/godz), oraz Spa (1500 kg) dla przewozu żołnierzy z silnikiem chłodzonym wodą lub powietrzem, nadto lekka ciężarówka Spa „48" (2,5 t) i „38" oraz terenówki „Spa", Fiat 633 a (3,5 t) na węgiel drzewny. Poza tym cały szereg mniej lub więcej znanych modeli jak: Lancia RONM i OM, Fiat 633 NM itd.

# 129-ć załóg startuje w Rallye M. Carlo

Lista zgłoszeń do 18-go Rallye Monte Carlo została definitywnie zamknięta 23-go grudnia ub. r. Znajduje się na niej 129 nazwisk. W stosunku do Rallye roku ubiegłego, w którym startowało 142 kierowców (sklasyfikowano 91 zawodników) obserwujemy pewien spadek zapisów.

Startujących możnaby podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza grupa to kierowcy (nazwijmy ich wzorem zachodnio-europejskim — „ekspertami") startujący przede wszystkim dla: a) pasji sportowej, która każe pokonać wielkie trudy tej imprezy (75 godzin jazdy, bez odpoczynku!), b) dla pokonania przeciwnika, c) dla wyniku, który roz sławi ich nazwisko, co może mieć konsekwencje finansowe, d) dla nagrody (50.000 fr. fr.).


Widok na zatokę M. Carlo

Druga grupa to amatorzy-turyści, pragnący spróbować swych sił w tej ciężkiej próbie, bez specjalnego nacisku na miejsca i nagrody. Ot wygra się coś — będzie wielki zaszczyt i przyjemność, nie wygra się nic — będzie przyjemność z odbytej trudnej drogi, z ciepła Riwiery i miłego towarzystwa. Dla tej drugiej grupy wystarczy walka z przestrzenią i czasem, z zaspami śnieżnymi i z oblodzoną powierzchnią dróg górskich, z ewentualnymi defektami wozu, na którym znają się nie tak znowu za bardzo i z własną sennością.

Tymczasem w pierwszej grupie znajdują się stare wygi, dla których wóz nie ma tajemnic. Tu liczy się tylko na własne szczęście i cudze nieszczęście, tu rachuje się na ułamki sekund, podczas gdy kierowcy drugiej grupy nie przejmują się nawet straconymi godzinami.

Do grupy drugiej, nazwijmy ich turystami, zaliczyć należy przede wszystkim 25-ciu kierowców startujących z Amsterdamu (w tym 15 osad holenderskich). Amsterdam daje zaledwie 468 punktów (Ateny — 500) i trzeba by doprawdy zgoła fantastycznego zbiegu wypadków, żeby „amsterdamczyk" znalazł się na czele listy klasyfikacyjnej.

Do tejże grupy należałoby zaliczyć również 24-y osady angielskie startujące z John O'Groats (północna Szkocja). Popełnilibyśmy jednakże nieścisłość kwalifikując tak gremialnie jako turystów-amatorów te 24 osady, gdyż John O'Groats daje 496 punktów (tyle co np. Umea), więc zwycięstwo kierowcy startującego ze Szkocji nie jest wykluczone. Ne liście osad startujących z John O'Groats znajdują się tak znane nazwiska, jak np R. H. Turner (Hillman), Mc Kenzie (Morris) i inni. Ale większość to zamożni turyści preferujący raczej przyjemne, niż pożyteczne.

„Eksperci" przede wszystkim oglądają się na Ateny, które dają najwyższą punktację — 500 pkt. Większość z nich asekurowała się w zgłoszeniu drugim miejscem startu — na wypadek gdyby zaśnieżonych zwykle przełęczy w górach Bałkańskich nie zdążono na czas odśnieżyć. Z Aten (trasa idzie na Saloniki, Sofię, Belgrad, Budapeszt, Wiedeń, Monachium, Ulm, Strassburg, Dijon, Lyon, Grenoble, M. Carlo — 3773 km) zamierza startować 42-ch kierowców, a 19 zgłosiło jeszcze inne miejsca startu.

W grupie ateńskiej znajduje się również osada polska A. Mazurek — Jerzy hr. Łubieński (nr 77), jadąca na Chevrolecie, montowanym w Polsce. Osada ta poza tym dla asekuracji zgłosiła start z Bukaresztu, który daje 498 pkt. Start z Aten rozpocznie się 17 bm. o godz. 22.20.

Start z Palermo (497 pkt.) zgłosiło 18 osad, w tym dziewięć jednocześnie zgłoszonych z Aten. W razie gdyby trasa ateńska zawiodła, można będzie zdążyć do Palermo (a raczej w Palermo czekać na wieści o trasie ateńskiej) tak jak w r. ub. zrobiła polska osada Laurysiewicz — Nowak).

Wyjątkowo licznie obesłano w r. b. Tallinn — 25 osad (w r. ub. pięć), w tym siedmiu kierowców zgłosiło jeszcze inny punkt startu. Jest to wynik dodania jednego punktu Tallinnowi, który daje w rb. 498 pkt., zamiast zeszłorocznych 497. Trasa z Tallinna wiedzie przez Rygę, Kowno, Królewiec, Warszawę, Berlin, Hannover, Venlo, Brukselę, Reims, Dijon, Lyon, Grenoble do Monte Carlo — 3792 km). Start 17 bm. od godziny 19.20. W Warszawie należy się spodziewać przyjazdu automobilistów następnego dnia około północy.

W grupie tej znajduje się cztery osady polskie: nr 25 — St. Pronaszko — E. Bellen (Ford 8), nr 66 pani Zagórna — Lange (Chevrolet), nr 106 L. Borowik — M. Wierzba (Lancia), nr 122 inż. T. Marek — W. Pajewski (Olympia-Opel).

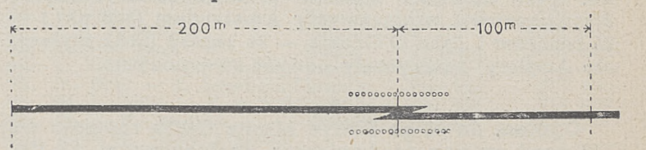
Tak więc osierocona przez A. Mazurka pani Zagórna zdecydowała się na drugiego kierowcę, rutynowanego mechanika f-y Bosch p. Lange, inż. Marek połączył się ostatecznie z por. Pajewskim z P. T. Klubu.

Ostatecznie odwołał wyjazd red. E. Sokopp (DKW) ze względu na to, że mu zbyt późno dostarczono wóz i to w dodatku wóz nie wyposażony należycie na tak długą i ciężką wyprawę. Zaniechanie startu przez młodego, a tak bardzo obiecującego kierowcę jak red. Sokopp, należy uznać za wielką szkodę dla prawdziwego sportu automobilowego.

Podobnie zrezygnował ze startu inż. St. Grossman z Łodzi (M. G.) wskutek braku drugiego kierowcy (p. Nowak nie mógł jechać) oraz Jan Ripper z Krakowa i inż. Polturak ze Lwowa (Lancia), którym jakoś nie udało się zmontować startu.

* * *

Zawodnicy polscy wyjechali na start w różnych terminach. Wiele troski, niewygód i zdenerwowania spowodowała sprawa wywozu dewiz. Komisja dewizowa bez trudu zgodziła się na wysłanie kwot, potrzebnych na wpisowe, zapominając zapewne o tym, że skoro się pozwala na wysłanie wpisowego, to w konsekwencji należy się także zgodzić na pozwolenie na wywóz pieniędzy potrzebnych na utrzymanie ludzi i maszyn. Na szczęście dosłownie w ostatniej chwili sekretarzowi AP udało się sprawę pomyślnie załatwić — inaczej dwu-trzymiesięczny trud zawodników w postaci przygotowań, treningów, studiów, starań przy uzyskiwaniu urlopów, specjalnych przygotowań wozu itp. oraz wysokie koszty z tymi przygotowywaniami związane poszłyby na marne. Straty dla sportu automobilowego także byłyby duże i tak nasz kontakt z zagranicą jest minimalny, choć ciągle mówi się o propagandzie ściągania cudzoziemców do Polski. Należy się dziwić, że referenci danej sprawy nie wzięli pod uwagę tych motywów we właściwym czasie.



Schemat próby zrywu i hamowania: start (z miejsca, silnik pracujący, wszyscy pasażerowie i cały bagaż obowiązkowo w wozie), jazda 200 mtr., zatrzymanie się na linii, cofnięcie się przed linię i jazda 100 mtr. (przejazd lotny).

Sprawa opóźnienia przydziału dewiz dała się specjalnie we znaki, osadzie pp. Mazurek — hr. Łubieński, (Chevrolet), która zamierzała wyjechać do Aten (drogą na Budapeszt, Belgrad, Sofię) w dniu 7-go stycznia i tego dnia była całkowicię gotowa do drogi. Oczekiwano na obiecany przydział dewiz przez sobotę, poniedziałek, wtorek — aż wreszcie we środę, dosłownie na 5 minut przed zamknięciem banków udało się wydostać dewizy. Osada hr. Łubieński — Mazurek początkowo zrezygnowała już ze startu ze względu na zbyt późną porę — po południu serce do zawodów zabiło nowym życiem i wieczorem tegoż dnia (11 stycznia) wóz nr 77 opuścił Warszawę z czterodniowym opóźnieniem. Zważywszy, że droga Warszawa — Ateny to, ponad 3.000 km dość trudnej (góry, śnieg) drogi — osada polska ledwie będzie się miała czas „ogarnąć" i już trzeba będzie startować. Nie wiadomo czy będzie dość czasu na przegląd wozu.

Inne osady wyruszyły w zapowiadanych terminach: osada pp. Pronaszko — Bellen (Ford 8) nr 25 wyruszyła na start do Tallina w czwartek 12.I (o 10-ej rano sprzed lokalu AP), a w pół godziny później pojechała osada nr 106 — pp. Borowik — Wierzba (Lancia Aprilia). Oba wozy poszły drogą raidową na Królewiec — Kowno — Rygę.

Tegoż dnia o godz. 14-ej wyruszyła na start osada nr 122 inż. Marek — W. Pajewski (Opel-Olympia), następnego dnia wyjechał wóz nr 66 pani Zagórna— p. Lange (Chevrolet).

Na kilka dni przed wyjazdem ostatecznie zrezygnowała ze startu osada nr 41 pp. M. Szachowski — B. Vetter (Buick).

Najgorsze, że w ostatnich dniach depesze przyniosły niepokojące wieści, co do stanu zaśnieżenia dróg na północy — przez okolice te przeszły silne burze śnieżne — powodując miejscami nawet zahamowanie komunikacji kolejowej.

* * *

W grupie tallińskiej startować będzie kilku b. wybitnych kierowców. Tak więc zwycięzca zeszłorocznego Rallye w kat. ogólnej Hollender G. Bakker-Schut na Fordzie 8 (nr 1). Tym razem jako drugi kierowca jedzie z Schut'em nie Karel Ton lecz P. J. Nortier.

I drugą sławę zeszłoroczną będziemy oglądali w Warszawie (o ile nie zdecyduje się na start z Aten), a mianowicie zeszłoroczną tryumfatorkę pucharu pań — Francuskę G. Rouault (nr 3) na Matfordzie.



Wzór tablicy, w jaką winien być zaopatrzony każdy wóz startujący w Rallye

Jak widzimy, ekipa tallińska, okraszona czterema osadami polskimi, będzie w r. b. wyjątkowo ciekawa.

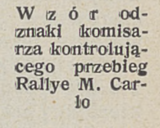
Z wozów startujących z Tallina na uwagę zasługuje przede wszystkim Fiat 500 dr. M. Angelvin (Francja) — nr 89 oraz Fiat 1100 z gazogeneratorem Francuza Ch. Ambaud (nr 17.).

Bukareszt nie miał w r. b. powodzenia — zaledwie pięć osad zgłosiło start z tego punktu i to wszystkie asekurując start z Aten (w tym osada polska A. Mazurek — hr Łubieński). Podobnie słabo obesłano Umeę (Szwecja środkowa) — 496 pkt. — dwie osady i Stavanger (poł. Norwegia) — 497 pkt., który dał tylko dziewięć zapisów (Tallinn odebrał zapisy Stavangerowi), podczas gdy Amsterdam (468 pkt.) — 26 zapisów i John O'Groats — 24 zapisy (jadą wyłącznie Anglicy) zatrzymały naogół swe pozycje.

* * *

Ogółem do 18-go Rallye Monte Carlo zapisało się 129 osad, w tym 41 Anglików, 29 Francuzów, 27 Holendrów, 6 Polaków, 7 Niemców, 4 Węgrów, 3 Rumunów, 2 Włochów, 2 Czechów, 2 Greków, 2 Norwegów i po 1-ym Szwedzie, Szwajcarze, Portugalczyku i Belgu.

Do pucharu pań startuje 13-e osad, w tym 4-y francuskie, 5-ć angielskich, 3 holenderskie i 1 belgijska. Szkoda, że p. Zagórna nie znalazła drugiej kierowczyni.



Wzór odznaki komisarza kontrolującego przebieg Rallye M. Carlo

* * *

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski ofiarowała, podobnie jak i w roku ubiegłym, plakiety pamiątkowe dla kierowców wozów, którzy ukończą 18-te Rallye M. Carlo i zostaną oficjalnie sklasyfikowani. Nadto Kom. Sport. A.P. ofiarowała puchar dla najlepszej osady w Rallye z pośród załóg polskich — członków A.P. lub Klubu Terytorialnego.

* * *

Biuro Turystyczne Aut. Polski w związku z 18-ym Rallye M. Carlo, wykonało następujące prace: 1. ustaliło trasę, ulice przejazdowe w Warszawie i Poznaniu. Opracowało dokładną marszrutę z Tallinna do M. Carlo; 2. uzyskało materiał informacyjny z terenu państw obcych dla zawodników polskich; 3. udzieliło informacji co do trasy na terenie Polski zawodnikom zagranicznym; 4. udzieliło pomocy dla zawodników polskich w uzyskaniu paszportów i pozwoleń na wywóz waluty; 5. przygotowało trasę na terytorium Polski, t.j. uzyskało od władz zorganizowaną pomoc w zakresie odśnieżenia dróg, pomocy zawodnikom w razie utknięcia w śniegu i kierowania zawodników na właściwą drogę; 6. uzyskało od Polskiego Radia zgodę na wygłoszenie komunikatów z wyników kontroli w Warszawie; 7. uzyskało od Monopolów Spirytusowego i Tytoniowego wyroby, które będą doręczane w celach propagandowych zawodnikom; 8. uzyskało pełne oświetlenie ulic przejazdowych w Warszawie w nocy z dnia 18 na 19 stycznia; 9. zorganizowało zainstalowanie na czas przejazdu automobilistów urzędu pocztowego w lokalu A.P.

## KTO ZAPISAŁ SIĘ DO XVIII RALLYE MONTE CARLO 1939

Krzyżyk przy numerze startowym oznacza zgłoszone podwójne miejsce startu. CD — osada damska, zgłoszona do rozgrywki o puchar Pań.

* * *

Z ATEN STARTUJĄ:

(trasa wiedzie przez Saloniki — Sofię — Belgrad — Budapeszt — Wiedeń — Monachium — Ulm — Strasburg — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3773 km, pkt. 500, początek startu dnia 17 stycznia począwszy od godz. 22 min. 20).

* * *

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3.+ | Panie G. Rouault — J. Bagarry (CD) | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 5.+ | E. A. C. Cornielius — A. Buyze | Holandia | D.K.W. | 684 ccm |
| 7. | J. Trevoux — M. Lesurque | Francja | Hotchkiss | 3485 ccm |
| 16. | M. Nunes Do Santos | Portugalia | B.M.W. | 1971 ccm |
| 19. | A. E. Dobell | Anglia | Railton | 4168 ccm |
| 23.+ | J. Quinlin — M. Horvilleur | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 28.+ | J. W. Whalley | Anglia | Ford | 3622 ccm |
| 29. | Dr. J. K. H. Wessely | Niemcy | Steyr | 2260 ccm |
| 30. | A. C. Scott | Anglia | Ford | 3622 ccm |
| 31.+ | J. Paul — M. Contet | Francja | Delahaye | 3557 ccm |
| 35.+ | V. Joullie-Duclos P. Levegh | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 36. | Ch. Lahaye — R. Quatresous | Francja | Renault | 2383 ccm |
| 37.+ | Panie Y. Simon — S. Largeot (CD) | Francja | Hotchkiss | 3485 ccm |
| 39. | D. H. Wisdom | Anglia | Ford | 933 ccm |
| 44.+ | M. Gatsonides — K. S. Barendregt | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 45.+ | M. Klinke —H. Schloshe | Niemcy | D.K.W. | 684 ccm |
| 47. | F. S. Barnes | Anglia | Vauxhall | 1442 ccm |
| 48.+ | V. Formanek—S. Zahradka | Czechosłow | Aero | 998 ccm |
| 49.+ | A. Vitvar — J. Musil | Czechosłow | Jawa | 615 ccm |
| 50. | M. Chatriot — P. Pastre | Francja | Peugeot | 2140 ccm |
| 58. | A. Prieur — J. Jeanniot | Francja | Rosengart | 1097 ccm |
| 59. | L. Grobois | Francja | Lancia | 1352 ccm |
| 60.+ | Dr. J. J. Sprenger Van Eijk | Holandia | Lancia | 1352 ccm |
| 62. | N. Garrad | Anglia | Humber | 4085 ccm |
| 63.+ | P. Muller | Niemcy | D.K.W. | 684 ccm |
| 65. | M. Levy | Francja | Fiat 1100 | 1090 ccm |
| 70.+ | J. Vial | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 74. | Hr. E. von Festetics — S. Wilheim | Węgry | Lancia | 1352 ccm |
| 76. | G. Zaphiriou | Grecja | Matford | 3622 ccm |
| 77.+ | J. hr. Łubieński — A. Mazurek | Polska | Chevrolet | 3500 ccm |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 81. A. Gordini | Italia | Fiat | 1090 ccm |
| 94. W. W. Denzel — S. Pachernegg | Niemcy | B.M.W. | 1971 ccm |
| 95. J. Harrop | Anglia | S.S. Jaguar | 3485 ccm |
| 103.+G. Macher | Niemcy | Ford | 3622 ccm |
| 116. Pani A. Itier | Francja | Hanomag-Diesel | |
| 120. A. Dory — L. Bockh | Węgry | D.K.W. | 684 ccm |
| 121. E. Kovacs — E. Komlossy | Węgry | D.K.W. | 684 ccm |
| 123. V. Stefanidis | Grecja | La Salle | 5280 ccm |
| 125.+Dr. E. T. Manicatide — I. Ciolaco | Rumunia | Fiat | 1493 ccm |
| 127.+D. Vicol | Rumunia | Ford | 3622 ccm |
| 132.+Pani A. C. Lace (CD) | Anglia | Talbot-Darracq | 3996 ccm |
| 134. I. Martinek — E. Rajna | Węgry | Fiat | 570 ccm |

Z PALERMO STARTUJĄ:

(trasa wiedzie przez Messynę — Reggio — Neapol — Rzym — Padwę — Ljublianę — Wiedeń — Monachium — Ulm — Strasburg — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 4091 km, pkt. 497, początek startu — 17 stycznia godz. 13 min. 23).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 29.+Dr. P. K. H. Wessely | Niemcy | Steyr | 2260 ccm |
| 31.+J. Paul — M. Contet | Francja | Delahaye | 3557 ccm |
| 45.+M. Klinke — H. Schloshe | Niemcy | D.K.W. | 684 ccm |
| 48.+V. Formanek — S. Zahradka | Czechosl. | Aero | 998 ccm |
| 49.+A. Vitvar — J. Musil | Czechosl. | Jawa | 615 ccm |
| 60.+Dr. J. Sprenger van Eijk | Holandia | Lancia | 1352 ccm |
| 63.+P. Muller | Niemcy | D.K.W. | 684 ccm |
| 65.+M. Levy | Francja | Fiat 1100 | 1090 ccm |
| 71. E. Mutsaerts — A. Kouwenberg | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 93. D. De Michele — A. Amodeo | Italia | Fiat | 1490 ccm |
| 95.+J. Harrop | Anglia | S.S. Jaguar | 3485 ccm |
| 97. I. Larrue | Francja | Delahaye | 3557 ccm |
| 102. H. Decker | Niemcy | D.K.W. | 684 ccm |
| 104. F. Delmarco | Szwajcaria | Lancia | 1352 ccm |
| 109. C. L. Sanders — J. Smits | Holandia | Ford | 2226 ccm |
| 113. G. Zeehuisen — A. Jacobs | Holandia | Fiat | 1493 ccm |
| 130. J. Cellier de Buriane | Francja | Minerva | 1912 ccm |
| 135. E. J. Baumgarten — R. Sommer | Niemcy | Stoewer | 3584 ccm |

Z TALLINA STARTUJĄ:

(trasa wiedzie przez Rygę — Kowno — Królewiec — Warszawę — Berlin — Hannower — Venlo — Brukselę — Reims — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3792 km, pkt. 498, początek startu — 17 stycznia od godz. 19 min. 20).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. G. Bakker Schut — P. J. Nortier | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 3.+Panie G. Rouault — J. Bagarry (CD) | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 12. Pani E. Ageron — F. Humbert | Francja | Hotchkiss | 3485 ccm |
| 17. Ch. Ambaud | Francja | Fiat 1100 z gazogenem | 1089 ccm |
| 23.+Quinlin — M. Horvilleur | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 25. E. Bellen — S. Pronaszko | Polska | Ford | 3622 ccm |
| 33. H. J. Stemerdink — D. S. Keizer | Holandia | Ford | 1200 ccm |
| 35.+V. Joullie Duclos — F. Levegh | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 37.+Panie Y. Simon — S. Largeot (CD) | Francja | Hotchkiss | 3485 ccm |
| 41. M. Szachowski — B. Vetter | Polska | Buick | 4100 ccm |
| 46. Panie M. L. Lamberjack Siko (CD) | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 61. Hon. Lord Waleran | Anglia | Humber | 4085 ccm |
| 66. Pani S. Zagórna — Lange | Polska | Chevrolet | 3540 ccm |
| 69. A. P. Good | Anglia | Lagonda | 4480 ccm |
| 70.+J. Vial | Francja | Matford | 3622 ccm |
| 78. Pani A. van Vredenburch (CD) | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 89. Dr. M. Angelvin | Francja | Simca | 570 ccm |
| 96. F. Barthelemy — M. Rastouil | Francja | Citroën | 1911 ccm |
| 98. Pani A. de Bourbon — P. Chausonniere | Francja | Fiat 1100 | 1090 ccm |
| 105.+G. Macher | Niemcy | Ford | 3622 ccm |
| 106. L. Borowik — M. Wierzba | Polska | Lancia | 1352 ccm |
| 107. C. Kruit—A. C. v. Kampen | Holandia | Fiat 500 | 570 ccm |
| 119. K. Bjorkman — Hermansen | Szwecja | Lancia | 1352 ccm |
| 122. Inż. T. Marek — W. Pajewski | Polska | Opel | 1488 ccm |
| 132.+Pani A. C. Lace (CD) | Anglia | Talbot-Darracq | 3996 ccm |

Z BUKARESZTU STARTUJĄ:

(trasa wiedzie przez Cluj — Kassę — Olomouc — Pragę — Frankfurt — Brukselę — Reims — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3660 km, pkt. 498. Początek startu — 17 stycznia od godz. 22 min. 23).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5.+E. A. Cornelius — A. Buyze | Holandia | D.K.W. | 684 ccm |
| 44.+M. Gatsonides — K. S. Barendregt | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 77.+J. hr. Łubieński — A. Mazurek | Polska | Chevrolet | 3500 ccm |
| 125.+Dr. E. T. Manicatide — I. Ciolaco | Rumunia | Fiat | 1495 ccm |
| 127.+D. Vicol | Rumunia | Ford | 3622 ccm |

ZE STAVANGERU STARTUJĄ:

(trasa wiedzie przez Oslo — Helsingborg — Kopenhagę — Odense — Hamburg — Hannower — Venlo — Brukselę — Reims — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3520 km, pkt. 497. Początek startu — 17 stycznia od godz.. 22 min. 08).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8. P. A. Collins | Anglia | Railton | 4168 ccm |
| 28.+J. W. Whalley | Anglia | Ford | 3622 ccm |
| 34. B. J. T. van der Hoek — K. Ton | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 43. J. Mc. Evos — F. M. Montgomerry | Anglia | Ford | 1172 ccm |
| 52. R. J. Morton — E. G. Watson | Anglia | Vauxhall | 1142 ccm |
| 57. Pani E. M. Wisdom (CD) | Anglia | Vauxhall | 1203 ccm |
| 114. H. A. Polak | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 126. R. Paulsrud | Norwegia | B.M.W. | 1911 ccm |
| 128. Pani Greta Molander — Barth (CD) | Norwegia | D.K.W. | 684 ccm |

Z UMEA STARTUJĄ:

(Trasa wiedzie przez Sundsvall — Sztokholm — Helsingborg— Kopenhagę — Odense — Hamburg — Hannower — Venlo — Brukselę — Reims — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3632 km, pkt. 496, początek startu 17 stycznia od godz. 20 min. 50).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 20. J. I. Lovgren | Szwecja | Buick | 4030 ccm |
| 64. T. D. Grajdanesco | Rumunia | Nash | 3100 ccm |

Z JOHN O'GROATS STARTUJĄ:

(Trasa wiedzie przez Aberdeen — Glasgow — Doncaster — Folkestone — Boulogne — Le Mans — Nantes — Bordeaux — Pau — Toulouse — Rodez — Lyon — Grenoble, dług. trasy 3634 km, pkt. 496, początek startu 17 stycznia od godz. 22 min. 57).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10. G. W. Wilkin | Anglia | Triumph | 1767 ccm |
| 14. Pani V. M. Wilby (CD) | Anglia | Lea Francis | 1628 ccm |
| 15. J. H. T. Edwards Moss - Pani Moss | Anglia | S. S. Jaguar | 3485 ccm |
| 18. S. C. H. Davis | Anglia | Daimler | 2522 ccm |
| 21. B. W. Fardson | Anglia | Wolseley | 3485 ccm |
| 22. H. M. Balfour | Anglia | Alvis | 1842 ccm |
| Pani S. C. Rowan Hamilton (CD) | Anglia | Talbot | 2969 ccm |
| 42. Pani Amy Johnson — Pani M. Mc. Evoy (CD) | Anglia | Ford | 3622 ccm |
| 53. R. V. Gunter | Anglia | Wolseley | 3485 ccm |
| 54. Sir W. Carmichael Anstruther | Anglia | S. S. Jaguar | 3485 ccm |
| 55. J. M. Miller | Anglia | Lagonda | 4453 ccm |
| 56. A. W. Fletcher | Anglia | Railton | 4168 ccm |
| 68. J. E. P. Howey | Anglia | Lagonda | 4480 ccm |
| 73. J. F. Wells | Anglia | Fiat | 1089 ccm |
| 80. W. A. Mc Kenzie — N. Mavrogordato | Anglia | Morris | 918 ccm |
| 85. D. E. Graham | Anglia | Humber | 3180 ccm |
| 87. W. M. Couper | Anglia | Hillman | 1184 ccm |
| 95. Pani M. Vaughan (CD) | Anglia | Standard | 1131 ccm |
| 100. R. H. Turner | Anglia | Hillman | 1184 ccm |
| 101. P. R. B. Haggie | Anglia | S. S. Jaguar | 3485 ccm |
| 103. H. G. Bishop | Anglia | Lea Francis | 1496 ccm |
| 129. W. L. Innes | Anglia | Ford | 3622 ccm |
| 131. T. Abel Smith — E. Smith | Anglia | Sunbeam-Talbot | 3180 ccm |
| 133. G. A. Apcar | Anglia | S. S. Jaguar | 2663 ccm |

Z AMSTERDAMU STARTUJĄ:

(Trasa wiedzie przez Venlo — Brukselę — Reims — Dijon — Lyon — Grenoble, dług. trasy 1452 km, pkt. 468, początek startu 20 stycznia od godz. 7 min. 25).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4. J. F. C. Westerman — P. H. Smalt | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 9. H. A. A. van Nievelt — A. M. Ir. de Visser | Holandia | Lincoln | 4375 ccm |
| 11. Jhr. Ir. R. J. Boddaert — Ir. G. A. M. Baar | Holandia | Cadillac | 5800 ccm |
| 24. J. Hofmans Jr. —M. Jacobs | Holandia | B. M. W. | 1971 ccm |
| 26. A. Oosthoek — Pani A. S. v. d. Waal | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 32. F. J. J. van Heemstra — J. W. van Amerongen | Holandia | Fiat | 570 ccm |
| 40. Dr. A. M. Schols — H. Mulder | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 51. Pani E. van Strien van Hasselt (CD) | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 57. Major D. E. M. Douglas Morris | Anglia | S. S. Jaguar | 2663 ccm |
| 72. K. E. Stork | Holandia | Riley | 1496 ccm |
| 75. J. Moreau — H. Velard | Francja | Panhard z gaz. | 4770 ccm |
| 79. D. Stapensea — Pani W. Stapensea Wester | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 82. Lapchin — Plantivaux | Francja | Fiat 500 | 570 ccm |
| 83. Debille — Breillet | Francja | Fiat 500 | 570 ccm |
| 84. Vernet | Francja | Fiat 500 | 570 ccm |
| 86. J. C. Brookfield | Anglia | M. G. | 2322 ccm |
| 88. Pani N. Scott | Belgia | Vauxhall | 1203 ccm |
| 90. G. Deltour — E. Girard | Francja | Citroën | 1911 ccm |
| 91. M. Real — J. Armengaud | Francja | Fiat 500 | 570 ccm |
| 92. Dr. L. Billon — Y. le Strat | Francja | Fiat 500 | 570 ccm |
| 108. W. G. M. Worman | Holandia | La Salle | 5230 ccm |
| 110. Panie M. Muller Leufkens — J. Mingels Muller (CD | Holandia | Hansa | 1088 ccm |
| 111. R. L. A. Muller — P. H. Dusch | Holandia | Opel | 3626 ccm |
| 112. C. Schade | Holandia | Ford | 3622 ccm |
| 113. A. W. L. van Royen | Holandia | Chevrolet | 3500 ccm |
| 118. Danniell | Francja | Delahaye | 3557 ccm |

# Polscy inżynierowie budują drogi w Afganistanie

Według otrzymanych przez nas ostatnio wiadomości, trzej polscy inżynierowie, którzy w marcu 1938 r. wyjechali do Afganistanu, rozpoczęli pracę na wielką skalę dla zaopatrzenia w nowoczesne drogi samochodowe tego egzotycznego kraju.

Inżynierowie Kalinowski i Wichrzycki pod kierunkiem znanego z pracy na terenie Chin inż. Okęckiego, przystąpili do budowy nowych dróg głównie brukowanych, wykorzystując miejscowe materiały kamienne ze świeżo stworzonych przez nich kamieniołomów.

Inż. Kalinowski zbudował *w niezwykle trudnych warunkach terenowych* drogę przez przełęcz Szibaru w górach Hindukusz na wysokości 3.000 m nad poziomem morza. Pięknie zaprojektowane i wykonane serpentyny tej drogi mogą być prawdziwą chlubą polskiej techniki drogowej.

Inż. Wichrzycki prowadzi roboty brukarskie na północnej drodze z Kabulu przez Hindukusz, organizując oczywiście wszystko od podstaw i tworząc pierwsze w tym kraju drogi z nawierzchnią twardą.

Jednocześnie trwają prace nad organizacją administracji drogowej w Afganistanie według projektu, opracowanego przez szefa ekspedycji inż. Okęckiego. Należy zaznaczyć, że otwierają się dalsze możliwości zatrudnienia polskich inżynierów drogowych w tym kraju, gdyż z wiosną roku bieżącego budowa nowych dróg będzie już prowadzona na bardzo wielką skalę.

* * *

Polska ekspedycja inżynierów drogowych, mimo tak wielkiej odległości od kraju rodzinnego i znalezienia się w zupełnie obcym otoczeniu, urządziła sobie całkiem możliwe warunki życia, co było tym łatwiejsze, że *klimat okazał się wprost idealny,* a kraj jest piękny i ciekawy.

Inż. Wichrzycki i inż. Kalinowski sprowadzili nawet w lecie 1938 r. swoje rodziny do Kabulu, przekonani, widocznie, że pobyt kobiet i dzieci wraz z nimi nie napotka na przeszkody i niebezpieczeństwa.

Afganistan europeizuje się bardzo szybko. Ruch samochodowy rozwija się tak intensywnie, że zaszła potrzeba stosowania znaków ostrzegawczych, gdyż zaczęły się mnożyć wypadki na drogach — znaki te będą zapewne wzorowane na nowych znakach polskich, opracowanych i zatwierdzonych w roku ubiegłym. Monopol na transport samochodowy, import samochodów i import benzyny znajduje się w rękach Banku Afgańskiego, który jest głównym motorem całej akcji unowocześnienia życia gospodarczego Afganistanu.

W pracy naszej ekspedycji inżynierskiej na terenie Afganistanu ujawnia się siła ekspansywna polskiego narodu oraz znana jeszcze przed wojną pionierska dążność polskiej techniki do rozpowszechnienia nowoczesnych zdobyczy cywilizacyjnych w krajach pierwotnych.

* * *

Na marginesie tych informacji należy zaznaczyć, że polska technika dróg bitych stoczyła zwycięską kampanię z ekspansją fachowców drogowych innych krajów europejskich, najczęściej popieraną bardzo wydatnie finansowo przez rządy swych krajów, podczas gdy ekspedycja polska pozostawiona była raczej własnym siłom i własnej przemyślności. Kampania ta zakończyła się zaangażowaniem inżynierów polskich bezpośrednio przez rząd afgański, dla przeprowadzenia prac badawczych i orgnizacyjnych, podczas gdy ekspedycje innych krajów są najwyżej angażowane do wykonania ściśle określonych, poszczególnych prac, bez prawa zasadniczych decyzji.

Trudności przy budowie dróg w Afganistanie polegają między innymi na trudnościach w dowozie konstrukcji żelaznych, co daje się dotkliwie odczuwać zwłaszcza przy budowie mostów. Z tych względów większość mostów budowana jest z kamienia.

Afganistan nie posiada bowiem dotychczas kolei żelaznej (jedynie przez zachodnią część tego kraju biegnie odcinek tzw. kolei mongolskiej, oddalony jest również bardzo od większych portów morskich (na północy *port w Krasnowodsku,* położony nad Morzem Kaspijskim, posiada połączenie kolejowe linią tzw. kolei mongolskiej, przechodzącej fragmentem przez zachodni skrawek Afganistanu na Merw, Herat, Farak do Kandaharu — to połączenie jest bardzo długie i politycznie niewygodne; na południu najdogodniejszym portem jest *Karachi,* skąd prowadzi kolej przez Schikarpur, Beludżystan Brytyjski do Kandaharu, skąd dalszy transport na wielbłądach — to połączenie jest obecnie najkrótsze i najwygodniejsze), tak że, wobec braku dróg bitych, jedynym środkiem transportowym na szerszą skalę jest obecnie transport karawanami wielbłądzimi. Oczywiście tą drogą nie można transportować konstrukcji żelaznych, potrzebnych do budowy mostów.

Względy komunikacyjno - transportowe hamowały bardzo ekspansję bogatych i doskonale wyposażonych technicznie firm zachodnio-europejskich, ponieważ np. transport ciężkich maszyn do budowy dróg dotychczas jest niemożliwy.

Po wybudowaniu podstawowych szlaków dróg bitych, które połączą stolicę Afganistanu — Kabul z koleją i dalej z portami morskimi, będzie można rozpocząć wysyłki żelaza i stali do tego kraju. Rzecz oczywista, że z tą chwilą *otworzą się widoki eksportu żelaza i stali dla polskich hut,* które winny we własnym interesie nawiązać jak najrychlej stosunki z polską ekspedycją inżynierów drogowych w Afganistanie.

Należy dodać, że stosunki Polaków, pracujących na terenie afgańskim z miejscowymi władzami i społeczeństwem afgańskim układają się bardzo pomyślnie, jedynie konsulat polski w Kabulu nie wykazuje ponoć dostatecznej energii.

# Mylne wiadomości o opodatkowaniu motocykli „Setek"

W prasie codziennej ukazały się *mylne* notatki o opodatkowaniu motocykli z silnikami o pojemności do 100 ccm. Informacje te są oparte na niezrozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego do ustawy o ulgach inwestycyjnych.

Przypominamy, że ustawa o ulgach dla nabywców pojazdów mechanicznych i statków powietrznych ogłoszono 15 kwietnia 1938-go roku w nr. 26-ym dzienniku Ustaw R. P. (pozycja 224) w artykule 35, punkt 2 — mówi:

*„Za pojazdy mechaniczne w rozumieniu ustawy uważa się: samochody, ciągniki i m o t o c y k l e".*

Natomiast rozporządzenie wykonawcze do ustawy o ulgach inwestycyjnych ogłoszono w numerze 93-im Dziennika Ustaw R. P. (z dnia 1-go grudnia 1938 r.) w § 73-im, punkt 2 mówi:

*„Rowery zaopatrzone w silniki o pojemności do 100 ccm traktuje się n a r ó w n i z m o t o c y k l a m i".*

Oba przytoczone punkty ustaw stwierdzają kategorycznie, że nie tylko nabywca nowego motocykla o silniku do 100 ccm może korzystać z ulgi podatkowej, ale nawet nabywca *roweru* z silnikiem o pojemności do 100 ccm korzysta z ulgi podatkowej.

Jest rzeczą jasną, że ustawodawca włączając tego rodzaju pojazdy do kategorii inwestycji, którym przysługują ulgi podatkowe, nie mógł jednocześnie wydać ustawy, względnie rozporządzenia, które by umożliwiało nakładanie jakichś specjalnych podatków na motocykle o pojemności silnika do 100 ccm, pojazdy tak szeroko rozpowszechniające się obecnie i tworzące przyzwyczajenia i kulturę motoryzacyjną w jak najszerszych masach społeczeństwa.

# Sympatyczna uroczystość — A. P. składa życzenia noworoczne policjantom ruchu

Automobilklub Polski zgotował w r. b. miłą niespodziankę policjantom regulującym ruch na ulicach stolicy. Oto w wieczór Sylwestrowy grupa kilku wozów A. P. odwiedziła posterunki, wręczając — zwyczajem szeroko rozpowszechnionym przede wszystkim w Anglii i St. Zjedn. — upominki noworoczne w postaci gustownych koszy ubranych pięknie gałązkami świerku i jemioły, zawierających wino, bakalie i t. p. rzeczy.



Chwila wręczania upominku przez delegację A. P. policjantowi regulującemu ruch u zbiegu placu Józefa Piłsudskiego i ul. Królewskiej

Do każdego koszyka przyczepiona była kartka z powinszowaniem, następującej treści:

*„Granatowemu Żołnierzowi, który w swej trudnej codziennej pracy dysponowania ruchem ulicznym jest zawsze troskliwym opiekunem automobilisty, składa najlepsze życzenia*

Dosiego Roku!

AUTOMOBILKLUB POLSKI

Obawiano się początkowo, aby uroczystość nie zaciążyła na sprawności kierowanego ruchu — w wieczór Sylwestrowy natłok pojazdów był ogromny, specjalnie intensywny ruch obserwowaliśmy w środku miasta. Obawy organizatorów uroczystości okazały się jednak płonne — policjanci, mimo doprawdy trudnej pracy, wymagającej wielkiego skupienia, uwagi i szybkości decyzji uporali się z tą dodatkową „przeszkodą" na jezdni — rozradowani, z uśmiechem przyjmowali powinszowania, serdecznie dziękując za życzenia i upominki.

Nie wątpimy, że ta oznaka pamięci o stróżach porządku na jezdni, zajętych ciężką pracą w noc, kiedy cały świat się bawi witając Nowy Rok — przyniosła im trochę radości i odprężenia w ich trudnej, odpowiedzialnej pracy.

Na peryferiach miasta (ogółem ekspedycja Automobilklubu Polski odwiedziła 17-cie posterunków, w tym wszystkie posterunki stojące na granicy miasta u wylotów wielkich arterii komunikacyjnych) pozwolono sobie tu i ówdzie na dłuższe pogawędki. Oczywiście jako temat służyły przede wszyskim bolączki ruchu i ich przyczyny.

Wielka serdeczność i wdzięczność za pamięć wyrażone w prostych, miłych słowach, poparte mocnym uściskiem spracowanej dłoni były najwartościowszą nagrodą dla automobilistów, którzy urwali kilka godzin sylwestrowej zabawie (objazd trwał od godz. 21 min. 30 do godz. 1-ej w nocy), aby uprzyjemnić nieco twardą służbę „granatowym żołnierzom", którzy przez swą solidarną, wytrwałą i objektywną pracę zdobyli sobie wielkie zaufanie i przyjaźń społeczeństwa.



Członkowie delegacji Automobilklubu Polski, która wręczała w noc Sylwestrową upominki noworoczne policjantom regulującym ruch na ulicach Warszawy. Stoją od lewej p.p.: St. Zabłocki, Walman, inż. Przygodzki, pani Maria Rehlewska, asp. Altkorn, dyr. St. Baryłski, red. T. Grabowski

## Samochody stoją — bo... chłopek sobie śpi

„Kurier Warszawski" wydrukował poniższy dowcipny wiersz p. Karp. na temat stosunków komunikacyjnych na ulicy stołecznego miasta Warszawy.

*CHWYTY W STOLICY*

*Od pół godziny*
*Dwie limuzyny*
*Jak w ziemię wrósł!*

*Jechać nie mogą*
*Bowiem zza rogu*
*Wylazi wóz...*

*Na wozie snopek,*
*Na snopku chłopek*
*Co sobie śpi,*

*I jedzie wolno,*
*Jak drogą polną*
*Do swojej wsi.*

*Śpi, bo jest zdrowy,*
*Śni sobie krowy,*
*Miły ma sen.*

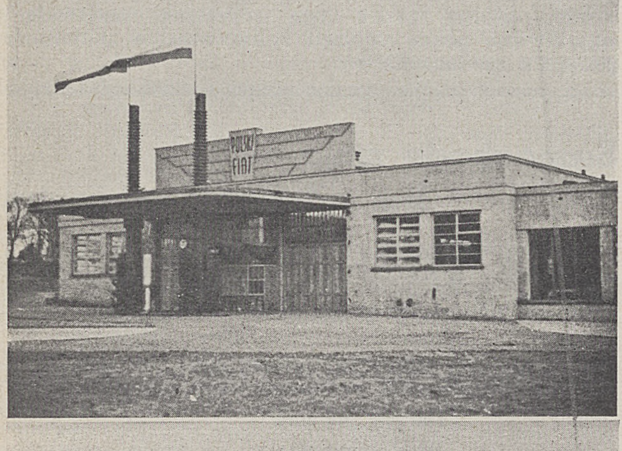
*Wielką stolicą*
*Główną ulicą*
*Tak jedzie wóz.*

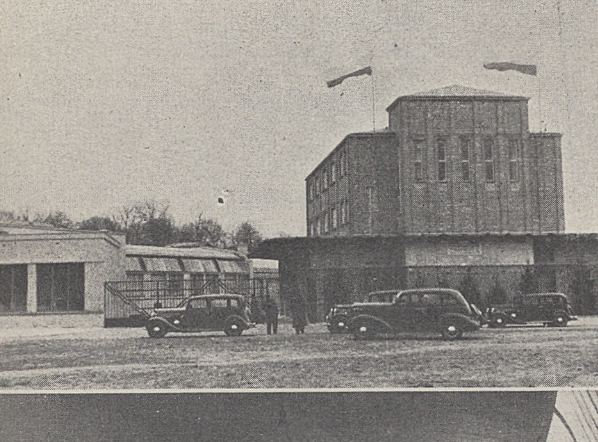
*Więc od godziny*
*W sznur — limuzyny,*
*Jak w ziemię wrósł.*

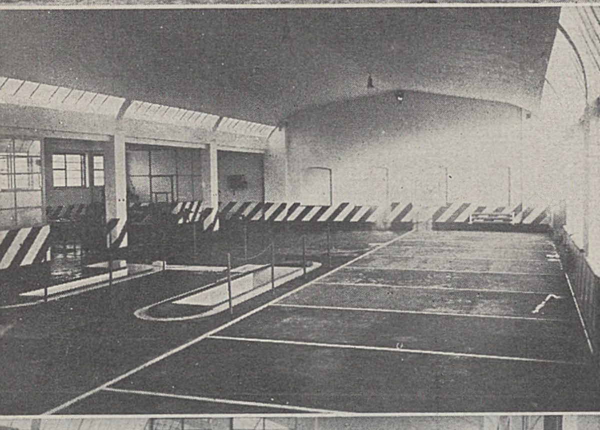
*Karp.*

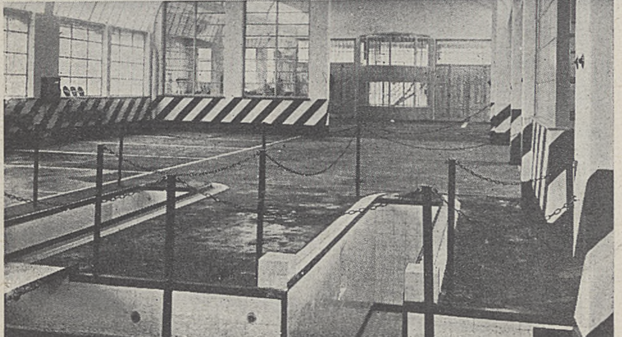
# Dworzec autobusowy i wielka stacja obsługi w Toruniu

W sobotę 17 ub. roku nastąpiło uroczyste otwarcie Dworca Autobusowego w Toruniu. Jest to pierwsza tego rodzaju inwestycja w Polsce *pomyślana i wykonana na skalę zachodnio - europejską*. Dworzec położony w centrum miasta, (przy ul. Dąbrowskiego), na przecięciu się dwóch wielkich szlaków komunikacyjnych, w







nowourządzanej dzielnicy Torunia — (miejsce wybrane znakomicie) — wyposażony jest we wszelkie niezbędne urządzenia: posiada kryte perony, dużą poczekalnię, salę restauracyjną, przechowalnię bagaży, biuro kierownika ruchu, kasę biletową, schron przeciwgazowy itp. W gmachu dworca znajdują się również: fryzjernia, pokój kąpielowy, biuro linii autobusowych. Krótko mówiąc jest to *kompletnie wyposażony dworzec*, taki, jaki przyzwyczailiśmy się widzieć dotychczas tylko dla obsługi kolei żelaznej.

Tuż obok Dworca znajdują się liczne garaże dla autobusów, dużych samochodów oraz małych samochodów i motocykli (częściowo boksy, częściowo hale garażowe). W dolnym poziomie hali garażowej znajdują się pomieszczenia przeznaczone na warsztaty pomocnicze — karoseryjny, lakierniczy i tapicerski. Pod dworcem znajduje się schron przeciwgazowy.

Garaże wyposażone są m. in. w centralne ogrzewanie. Miejsc dla garażowania 120 dla wozów różnej wielkości.

Z Dworcem Autobusowym sąsiaduje nowoczesna stacja obsługi Polskiego Fiata, zbudowana z wielkim rozmachem, wyposażona we wszelkie nowoczesne urządzenia (umywalnie, dźwigi, smarowanie pod ciśnieniem — kompletnie wyposażony warsztat mechaniczny zdolny do przeprowadzania nawet generalnych remontów). Stacja obsługi jest znacznie obszerniejsza (miejsca na ok. 40 samochodów) od znanej stacji warszawskiej (na placu Józefa Piłsudskiego) tej firmy. Wszystkie urządzenia stacji obsługi ogrzewane są centralnie.

Przy stacji obsługi znajdują się cztery pompy benzynowe f-y Vacuum i f-y Polmin.

* * *

*Całość doprawdy imponująca*, rozplanowanie całości mimo dużych trudności terenowych, *nadzwyczaj udatne i pomysłowe* (zasługa inż. Zb. Wahla) — wszystko jest razem powiązane, jedne urządzenia blisko drugich, a jednocześnie sprytnie oddzielone. Tym bardziej należy podkreślić doskonałe wykonanie inwestycji, jeśli się zważy na tempo, w jakim praca była wykonana — stację obsługi rozpoczęto budować w roku 1937, dworzec autobusowy w roku 1938, — a całość oddano do użytku w połowie grudnia 1938 roku!!!

Jako całość inwestycja poważna, ładna i pożyteczna, tym bardziej godna podkreślenia, że powstała całkowicie z inicjatywy prywatnej. Świadczy to m. in. o gruntujących się fundamentach naszej motoryzacji oraz o... pogłębiającej się kulturze motoryzacyjnej naszych kupców samochodowych, rozumiejących właściwie swe zadania na tym odcinku pracy.

Jest rzeczą charakterystyczną, że Toruń, dzięki inicjatywie prywatnej oraz zrozumieniu sprawy i należytemu poparciu przez zarząd miasta, zdobył się na tak kapitalną, nowoczesną inwestycję, jak dworzec autobusowy, podczas gdy miasta o silniejszym ruchu autobusowym, jak Warszawa lub Katowice dotychczas jeszcze zadawalają się prowizoriami, na które od wielu lat narzeka publiczność korzystająca z komunikacji autobusowej.

* * *

Uroczystość poświęcenia i otwarcia nowoczesnego dworca autobusowego i wspaniałej stacji obsługi zaszczycili swą obecnością przedstawiciele: Wojska, Min. Komunikacji, Automobilklubu Polski, Państwowych Zakładów Inżynierii, Polskiego Fiata, miejscowych władz

**Fotografie od góry: 1. Frontowa elewacja nowoczesnej stacji obsługi Polskiego Fiata w Toruniu. 2. Widok pierwszego w Polsce dworca autobusowego. 3. Wielka hala stacji obsługi — z lewej pomieszczenia warsztatu reparacyjnego. 4. Widok na kanały stacji obsługi — w głębi ściana frontowa od wewnątrz.**

wojewódzkich i komunalnych, prasy stołecznej i lokalnej, delegatów Związku Tow. Autobusowych itd.

Po poświęceniu nowowzniesionych budowli, miejscowy ksiądz kanonik wygłosił jędrne, interesujące przemówienie, w którym m. in. w sposób prosty i przekonywujący scharakteryzował korzyści płynące z nowoczesnej komunikacji.

Następnie gospodarze podejmowali zebranych gości lampką wina, po czym odbył się wspólny obiad, w czasie którego m. in. przedstawiciele firm autobusowych dziękowali inicjatorom za doprowadzenie do pomyślnego końca dzieła, które niewątpliwie pchnie ten odcinek komunikacji na nowe drogi rozwoju.

# Nowoczesny garaż w Zakopanem

Staraniem Ligi Popierania Turystyki wybudowano w Zakopanem nowy garaż dla samochodów osobowych oraz garaże dla autobusów. Nowe budowle stanęły przy ulicy Sienkiewicza w odległości kilkuset metrów od centrum osiedla, w dzielnicy coraz intensywniej rozwijającej się od dwóch lat.

Garaż dla autobusów to budynek oddzielny, stanowiący niejako zakończenie całości, przy czym do budowli tej wiedzie osobny dojazd. W chwili obecnej pomieszczenia te zajęte są całkowicie przez autobusy P. K. P. utrzymujące komunikację pomiędzy Zakopanem i okolicami.

Główna część zabudowań to wielka hala dla samochodów prywatnych oraz kilkupiętrowy budynek administracyjno-mieszkalny znajdujący się w elewacji frontowej, tuż przy wjeździe z ulicy do garażu.

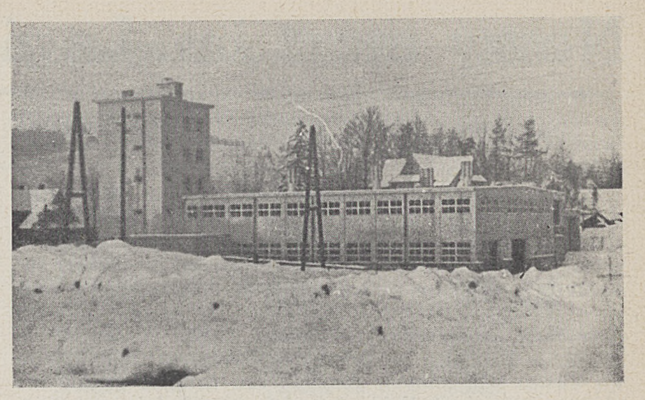
Budynek administracyjno-mieszkalny oraz widok na b. stromy wjazd do nowego garażu w Zakopanem.

Całość robi wrażenie, jak na nasze skromne dotychczasowe wymagania i możliwości, *imponujące*. Hala główna pomieścić może około 60 samochodów. Budowa hali wewnątrz pomyślana jest dość prymitywnie, jeśli idzie o założenia nowoczesnego garażu — sprawa np. wydostania wozu stojącego w dalszej część hali napotyka na *dość duże trudności* — nierzadko trzeba przestawiać wiele pojazdów, aby wydostać wóz na teren umożliwiający wyjazd z hali.

Podobnie *niezbyt szczęśliwie rozwiązano wjazd do garażu* — jest on bardzo stromy i niezbyt szeroki, tak że manipulacja wjazdowa (pod górę) bardzo dużym wozem jest trudna. Odczuje to zapewne niejeden mniej doświadczony kierowca-amator.

Hala główna jest bardzo wysoka (ogrzewana centralnie) — przestrzeni dużo, wydaje się, że w stadium obecnym urządzeń wewnętrznych, *zbyt wiele*. Może na przyszłość wnętrze zostanie tak przerobione, aby wozy można było umieszczać na „pierwszym piętrze". Oczywista budowa tak wysokiej hali musiała z pewnością pociągnąć za sobą *znacznie wyższe koszta*.

Z kosztami tymi wiążą się z pewnością ceny za garażowanie. Mimo kilkakrotnych próśb nie otrzymaliśmy cennika garażowania i obsługi ani w Zakopanem ani w Warszawie. Kierownik garażu zapytany o ceny obsługi nie umiał dać wyczerpującej odpowiedzi, informując, że „cennik oficjalny lada dzień przyjdzie z Warszawy",



Widok na główną część zabudowań nowego garażu w Zakopanem (z boku)

poinformował nas natomiast, że cena „noclegu" auta prywatnego *dużego* wynosi 4 zł 80 gr (!!!), zaś auta *małego* 3 zł 60 gr(!!).

Na zapytanie czy Fiat 1500 jest, według oceny garażu, samochodem dużym, otrzymaliśmy odpowiedź twierdzącą. Z drugiej strony jeden ze znajomych garażował tam półtoralitrówkę Fiata i zapłacił 3 zł 60 gr za nocleg. Rozbieżności te będą zapewne w przyszłości (oby najbliższej!) usunięte, gdyż mogłoby to nasunąć domniemanie, że ceny stawiane są indywidualnie, według widzimisię zarządu garażu lub... wyglądu automobilisty.

Jeśli idzie o cenę „noclegu" dużego samochodu — cena 4 zł 80 gr jest ceną *niezmiernie wysoką* nawet jak na stosunki zachodnio-europejskie — a na stosunki skromnej polskiej rzeczywistości wydaje się ceną fantastyczną.

Kierownik garażu oświadczył nadto, że w wypadku garażowania przez 10 dni lub 2 tygodnie, bądź nawet przez miesiąc, cena ta nie ulega zmianie. Wynika z tego, że miesięczne garażowanie wynosiłoby 144 złote!! (4 zł 80 gr przez 30 dni).

Możliwe, że te ceny są wynikiem nawet bardzo ścisłej kalkulacji, możliwe, że garaż budowano bardzo drogo itp. itd. — ale nic nie jest w stanie usprawiedliwić tych wysokich cen — tak bardzo *odskakujących* od cen polskich, jakie się za te usługi utarły. Utrzymanie tego cennika (możliwe, że jest prowizoryczny — takiego prowizorium nie należało wprowadzać) musiałoby w konsekwencji skłonić właścicieli pojazdów motorowych do garażowania pod gołym niebem, w licznych ogródkach, których nie brak w Zakopanem — co wyszłoby na niekorzyść dla maszyn i... właścicieli garażu.

I jeszcze jedna nasuwa się uwaga — na razie nie założono przy garażu warsztatu reparacyjnego. Możliwe, że takie urządzenie przewiduje się — pozwolimy sobie zauważyć, że dobrze wyposażony warsztat na miejscu, przy tak dużym garażu, jest urządzeniem *nie mniej ważnym i nie mniej pilnym* od hali garażowej. Rzecz jasna, że warsztat, jak i zresztą cały garaż musi prowadzić fachowiec, a nie urzędnik od załatwiania papierków. Oczywista, że zwłaszcza kierownictwo warsztatu jest trudne i mniej intratne od sprzedawania części zamiennych, olejów i smarów oraz różnego rodzaju akcesorii. Jak mnie zapewniano, w części i akcesoria garaż jest zaopatrzony bardzo obficie.

* * *

Wyżej opisałem dostrzeżone braki i niedociągnięcia inwestycji wykończonej zaledwie przed kilku tygodniami. Podkreślamy te rzeczy dlatego, iż uważamy, że a) sama inwestycja jest *bardzo potrzebna i pożyteczna;* b) że organizacja obsługi winna być przygotowana *jednocześnie* z końcowym okresem budowy, tak aby gotowa była ze szczegółami wraz z otwarciem urządzeń; c) że przez rzeczową krytykę może uda się jeszcze pewne rzeczy zmienić lub uzupełnić, a ceny poddać modyfikacji.

*Ceny są największą bolączką całego garażu.* Pamiętajmy nadto, że tego rodzaju inwestycje mają ułatwiać i zachęcać do turystyki, zwłaszcza gdy są budowane przez instytucję do tego celu przeznaczoną.

# Nowy most im. Legionów pod Płockiem

W dniu 19-go grudnia odbyło się uroczyste otwarcie mostu drogowo - kolejowego na Wiśle pod Płockiem. Most otrzymał nazwę *„Mostu Legionów Józefa Piłsudskiego"*.

Wraz z otwarciem mostu oddany został do użytku nowowybudowany odcinek linii kolejowej, łączący dwie stacje znajdujące się po obu brzegach Wisły, a mianowicie Płock Radziwie i Płock. Dzięki tej kapitalnej inwestycji powiązano w jedną całość linię kolejową Kutno — Płock — Sierpc — Brodnica, co w konsekwencji umożliwia stworzenie połączenia Łódź — Kutno — Płock — Brodnica — Gdynia. Powiązanie linią kolejową dwóch odmiennych gospodarczo dzielnic kraju: baz przemysłowych Zagłębia i Łodzi na południe ze zwartym kompleksem terenów rolniczych na północy kraju posiada *ogromne znaczenie gospodarcze*.

Most pod Płockiem jest *dziewiątą* tego rodzaju inwestycją wzniesioną na przestrzeni lat 18-u; mosty *kolejowe* na Wiśle wzniesiono pod Sandomierzem, pod Dęblinem i pod Warszawą, a mosty *drogowe* pod Krakowem, pod Puławami, pod Modlinem, Toruniem i Włocławkiem.

Należy zaznaczyć, że nowy most pod Płockiem, mimo ciężkich i niebezpiecznych warunków pracy (m.in. kesony - fundamenty wpuszczono na 30 m pod poziom dna rzeki, co jest drugą w Europie pracą na tej głębokości, pracą stojącą *na granicy możliwości technicznych* w budowlach tego typu — metoda fundowania przy pomocy sprężonego powietrza) został zbudowany w ciągu *zaledwie dwóch sezonów budowlanych.* To niezmiernie szybkie tempo budowy oraz dokładność wykonania *świadczy najwymowniej o dzielności polskich inżynierów, techników i robotników.*

O wielkości tej inwestycji świadczy m.in. ilość zużytego materiału przy budowie: zużyto 5.500 ton stali na wykonanie konstrukcji, dziesiątki tysięcy metrów sześciennych betonu na filary i przyczółki oraz przerzucono około 700.000 metrów sześciennych ziemi przy robotach ziemnych i budowie dojazdów (wykonano dodatkowo siedem wiaduktów i przepustów).

Długość mostu — około 700 metrów. Całość wsparta na dwóch przyczółkach i 8-u filarach betonowych licowanych blokami granitowymi, fundamentowanych na kesonach stalowych. Chodniki dla pieszych oraz jezdnia (szerokości 6 mtr) i tor kolejowy znajdują się na jednym poziomie, *na powierzchni* konstrukcji mostowej (posiadającej spadek 16 pro mille w kierunku Radziwia — koniec zachodni mostu jest o 11,2 metra niższy od końca wschodniego), co całej budowie nadaje charakter *lekki* i przez to *miły dla oka.* Dzięki temu widok z mostu piękny, *otwarty,* a cały most robi znacznie przyjemniejsze wrażenie, niż np. otwarty w r. 1937 most pod Włocławkiem (most tzw. kratowy).

Most wykonany został według projektów opracowanych przez Biuro Konstrukcyjne Min. Komunikacji oraz prof. Politechniki Warszawskiej inż. A. Pszenickiego, kierownictwo budowy spoczywało w rękach inż. Witkowskiego (most) oraz inż. Grubeckiego (kolej).

Ogółem koszt mostu wraz z dojazdami i łącznicą kolejową wyniósł ok. 15-u milionów złotych. Dotychczasowy stary most drewniany przy każdym znaczniejszym podniesieniu wody, bądź też w czasie wiosennego pochodu lodów powodował obawy o swą całość oraz wymagał co roku łożenia znacznych sum na konserwację.

Nowy most, poza wyżej wspomnianym ogromnym znaczeniem dla transportu kolejowego, posiada *wielkie znaczenie dla komunikacji motorowej,* łączy bowiem gęstą sieć dróg Kujaw z siecią dróg północnej i zachodnio - północnej Polski. Podnieść należy również wielkie znaczenie turystyczne nowego mostu, który umożliwi turystom motorowym odwiedzanie pięknego, pełnego ciekawych pamiątek historycznych Płocka.

Wiceminister Komunikacji inż. J. Piasecki otaczał budowę mostu pod Płockiem specjalną opieką i troskliwością. 23 krzyże zasługi nagrodziły słusznie pełen zapału trud inżynierów, pracowników technicznych i robotników, którzy często z narażeniem zdrowia i życia tworzyli to wielkie dzieło.

* * *

Otwarcie mostu odbyło się bardzo uroczyście. Specjalny pociąg przywiózł licznych dygnitarzy oraz zaproszonych gości i dziennikarzy. W uroczystości udział wzięli Minister Komunikacji płk. J. Ulrych, wiceminister inż. J. Piasecki, wicemarszałek senatu Dąbkowski, wojewoda warszawski J. Paciorkowski, wyżsi urzędnicy kolejowi, reprezentanci władz miejscowych ze starostą L. Rożałowskim, prezydentem Płocka Wasiakiem i komendantem garnizonu płk. Więckowskim na czele.

Przy wylocie mostu na brzegu płockim ustawiły się organizacje Zw. Legionistów, Peowiaków, Strzelca, Rezerwistów, P. W. Kolejowego, stowarzyszenia społeczne, cechy z pocztami sztandarowymi oraz tłumnie przybyła ludność miasta i okolicznych wsi. Jak wielkie znaczenie posiada nowy most dla ludności Płocka i okolicy *świadczyły właśnie te tłumy,* które mimo polarnego mrozu przybyły, aby „podziękować" za tę wspaniałą inwestycję, i trwały aż do końca uroczystości.

Przy wjeździe na most, udekorowany stylizowanymi orłami, flagami narodowymi i zielenią, umieszczono tablicę pamiątkową z wykutym w bronzie napisem:

*„Most Legionów Józefa Piłsudskiego, wybudowany przez Państwo Polskie w latach 1937—1938".*

Po sprawozdaniu kierownika budowy mostu inż. Witkowskiego, przemówił prezydent miasta Płocka, delegaci Zw. Legionistów, Tow. Org. i Kółek Rolniczych, wojewoda Paciorkowski oraz minister Ulrych.

Z kolei ks. biskup Wetmański wygłosił jędrne, piękne przemówienie oraz dokonał poświęcenia mostu, po czym przybyli dygnitarze i goście oglądali nową, wspaniałą inwestycję, która ukoronowała rozbudowę linii komunikacyjnych tej, tak bardzo zaniedbanej w okresie niewoli, połaci kraju.

---

## Walny zjazd Ligi Drogowej odbędzie się 3-go lutego

Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej odbędzie się 3 lutego br. w Warszawie z następującym porządkiem obrad:

1. Otwarcie Zjazdu i wybór prezydium, oraz protokół z ostatniego zjazdu. 2. Sprawozdanie z działalności Rady Głównej, sprawozdanie rachunkowe oraz wnioski komisji rewizyjnej, tudzież dyskusja nad sprawozdaniami. 3. Zmiany statutu Ligi Drogowej. 4. Plan działalności, akcja dla uczczenia Niepodległości. 5. Preliminarz budżetowy na rok 1939, wybór władz Ligi Drogowej, rezolucje i wnioski.

*Projekt nowego statutu Ligi,* który ulega zmianom z powodu rozrostu agend organizacyjnych — przesłany zostanie oddzielnie wszystkim okręgom i oddziałom Ligi.

Uczestnicy Walnego Zjazdu korzystać będą mogli ze zniżek kolejowych, o które dla delegatów należy zwracać się do Zarządu Głównego L. D.



## Uzupełnienie

W związku ze sprawozdaniem z turnieju międzyklubowego Warszawa — Łódź, zamieszczonym w numerze 10-ym (październik 1938) „Auta" proszeni jesteśmy o podanie do wiadomości, że myśli i uwagi zawarte w sprawozdaniu nie są poglądami oficjalnymi Komisji Sportowej A. P., lecz zawierają poglądy osobiste autora artykułu.

# Rekordy szybkości na przestrzeni od 1898—1938

| Przeciętna | Dystans | Data | Miejscowość | Nazwisko rekordzisty | Typ pojazdu |
|---|---|---|---|---|---|
| 63,157 km | 1 km | 18. 12. 1898 | Achéres | de Chassel | Jeantaud elekt. |
| 105,882 km | 1 km | 29. 4. 1899 | Achéres | Jenatzy | Jeantaud elekt. |
| 120,805 km | 1 km | 13. 4. 1902 | Nizza | Serpollet z | Serpollet |
| 134,328 km | 1 km | 17. 7. 1903 | Ostende | Rigolly | Gobron-Brilli |
| 148,555 km | 1 km | 26. 1. 1904 | Florida | Vanderbilt | Mercedes |
| 152,542 km | 1 km | 30. 3. 1904 | Nizza | Rigolly | Gobron-Brilli |
| 166,666 km | 1 km | 18. 7. 1904 | Ostende | Rigolly | Gobron-Brilli |
| 176,470 km | 1 km | 30. 12. 1905 | Arles | Hémery | Darracq |
| 195,652 km | 1 km | 26. 1. 1906 | Ormond | Marriott | Stanley |
| 202,091 km | 1 km | 8. 11. 1909 | Brooklands | Hémery | Benz |
| 211,264 km | 1 km | 23. 3. 1910 | Daytona | Barney | Benz |
| 230,634 km | 1 Mila | 6. 7. 1924 | Arpajon | Thomas | Delage |
| 242,800 km | 1 km | 21. 7. 1925 | Pendine | Campbell | Sunbeam |
| 272,458 km | 1 km | 27. 4. 1926 | Pendine | Thomas | Thomas |
| 281,447 km | 1 km | 4. 2. 1927 | Pendine | Campbell | Napier |
| 327,981 km | 1 Mila | 29. 3. 1927 | Daytona | Segrave | Sunbeam |
| 372,478 km | 1 km | 11. 3. 1929 | Daytona | Segrave | Napier |
| 396,040 km | 1 km | 5. 2. 1931 | Daytona | Campbell | Napier |
| 408,721 km | 1 km | 24. 2. 1932 | Daytona | Campbell | Napier |
| 438,490 km | 1 km | 22. 2. 1933 | Daytona | Campbell | Campbell |
| 445,492 km | 1 Mila | 7. 3. 1935 | Daytona | Campbell | Campbell |
| 485,175 km | 1 km | 3. 9. 1935 | Salt Lake | Campbell | Campbell |
| 502,436 km | 1 km | 19. 11. 1937 | Salt Lake | Eyston | Thunderbolt |
| 556,100 km | 1 Mila | 27. 8. 1938 | Salt Lake | Eyston | Thunderbolt |
| 563,471 km | 1 Mila | 15. 9. 1938 | Salt Lake | Cobb | Napier-Railton |
| 575,340 km | 1 Mila | 16. 9. 1938 | Salt Lake | Eyston | Thunderbolt |

Należy podkreślić, że „Thunderbolt" Eystona posiada dwa motory Rolls-Royce o łącznej pojemności 73 litry i mocy 4700 koni. Waga tego wozu wynosi 7300 kg (dwa i pół raza więcej niż wozu Cobb'a). Długość 10, 20 metra. Wóz posiada sześć kół: dwie pary z przodu i jedna z tyłu.

Wóz Cobb'a ma dwa motory lotnicze, typu Napier-Railton (47,8 litra pojemności globalnej) o mocy 2500 KM. Waga wynosi około 3 ton, długość 8,65 metra. Ilość kół: 4.

Z zestawienia tego należałoby sądzić, że wóz Cobb'a osiągnął relatywnie lepsze wyniki, aniżeli wóz Eystona znacznie cięższy i silniejszy.

## Sezon wyścigowy 1938 roku w cyfrach

Chcąc zanalizować efekty ubiegłego sezonu wyścigowego musielibyśmy temu zagadnieniu poświęcić parę stron pisma. Łatwiej można się będzie zorientować zgłębiwszy poniższe dwa zestawienia. Pierwsze z nich wykazuje wyniki, osiągnięte przez poszczególne marki budujące wozy w/g aktualnych formuł „Grand Prix" (poj. silnika 3 litry z kompresorem lub 4,5 litra bez kompresora). Pierwsze cyfry u góry oznaczają miejsca zajęte przez daną markę, cyfry w nawiasach oznaczają ilość wozów startujących (danej marki).

Jak widzimy, obraz sukcesów jest przejrzysty. Jeśli przeliczymy zwycięstwa na punkty (w/g formuły: za 1-e miejsce 5 pkt., 2-e — 4 pkt., 3-e — 3 pkt., 4-e — 2 pkt. i 5-e — 1 pkt.) otrzymamy następujące sumy dla poszczególnych marek:

1) Mercedes Benz 70 pkt., 2) Alfa Romeo 26 pkt., 3) Auto Union — 12 pkt., 4) Delahaye 13 pkt., 5) Maserati 2 pkt.

Oczywiście ta punktacja nie jest sprawiedliwa,

| Wyścig: | Alfa Romeo | Auto Union | Delahaye | Maserati | Merc.-Benz |
|---|---|---|---|---|---|
| W. N. Pau | — | — | 1. 3. | 4. | 2. |
| (277 km) | (—) | (—) | (2) | (3) | (1) |
| W. N. Tripolis | 4. | — | 5. | — | 1.2.3. |
| (524 km) | (4) | (—) | (2) | (2) | (3) |
| W. N. Francji | — | — | — | — | 1.2.3. |
| (500 km) | (—) | (2) | (—) | (—) | (3) |
| W. Nr. Niemiec | — | 3. 4. | 5. | — | 1. 2. |
| (501 km) | (5) | (4) | (2) | (6) | (4) |
| Coppa Ciano | 2.3.4. | — | 5. | — | 1. |
| (232 km) | (3) | (—) | (2) | (2) | (3) |
| Coppa Acebro | 2. 3. | (3) | 4. | — | 1. |
| (413 km) | (3) | (—) | (2) | (1) | (3) |
| W. N. Szwajcarii | 5. | 4. | — | — | 1.2.3. |
| (364 km) | (3) | (4) | (2) | (—) | (4) |
| W. N. Italii | 2.4.5. | 1. | — | — | 3. |
| (420 km) | (6) | (4) | (—) | (3) | (4) |
| W. N. Donington | — | 1. 4. | — | — | 2.3.5. |
| (402 km) | (—) | (4) | (2) | (1) | (4) |

gdyż nie zawsze i nie wszędzie startowała równa ilość wozów.

Aby uzupełnić powyższy obraz osiągnięć „wyścigowych", warto się zaznajomić z liczbą wozów, które się wycofały z biegu. Zestawienie poniższe wykazuje, ile wozów wycofało się z poszczególnego wyścigu w r. 1938.

| Wyścigi | Wielka Nagroda | 1,5 Litra |
|---|---|---|
| Pau . . . . . . | 25% | — — |
| Tripolis . . . . . | 54,5% | 64,7% |
| Targa Florio . . . | — — | 62,5% |
| Pikardia . . . . . | — — | 37,5% |
| Neapol . . . . . | — — | 29,4% |
| Francja . . . . . | 55,5% | — — |
| Albi . . . . . . | — — | 66,6% |
| Niemcy . . . . . | 55% | — — |
| Livorno . . . . . | 45 5% | 46,6% |
| Pescara . . . . . | 66,6% | 63,6% |
| Bern . . . . . . | 26,3% | 54,5% |
| La Baule . . . . | — — | 25% |
| Lucca . . . . . . | — — | 9,1% |
| Italia . . . . . . | 70,6% | 40% |
| Modena . . . . . | — — | 78,9% |
| Donington . . . . | 52,9% | — — |

Trzeba tu zaznaczyć jednakże, że pod uwagę wzięto wszystkie wyścigi międzynarodowe, w których obok maszyn zbudowanych w/g formuły „Grand Prix" brały również udział maszyny II-ej kategorii — z silnikiem 1,5 l.

# Regulamin X Jazdy Zimowej do Zakopanego w dniu 18. II 1939

§ 1. NAZWA i DATA.

Krakowski Klub Automobilowy, przy współudziale Automobilklubu Śląskiego i w porozumieniu z innymi Klubami Afiliowanymi, urządza z upoważnienia Automobilklubu Polski w dniu 18 lutego 1939 r. imprezę sportową, krajową dla Członków Klubów Automobilowych i zaproszonych gości, pod nazwą „X JAZDA ZIMOWA DO ZAKOPANEGO".

Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami Kodeksu Sportowego A.I.A.C.R.

§ 2. DOPUSZCZONE POJAZDY.

W X Jeździe Zimowej do Zakopanego mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe, wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody muszą odpowiadać poza tym postanowieniom załącznika C) Międzynarodowego kodeksu sportowego.

§ 3. ZAWODNICY I KIEROWCY.

Zawodnikiem może być każdy Członek Klubu Automobilowego, względnie zaproszony przez któryś z Klubów automobilista, posiadający (przynajmniej jednorazową) licencję sportową dla zawodnika. Kierowca musi również posiadać (przynajmniej jednorazową) licencję sportową dla kierowcy (licencje wydają kluby za opłatą zł 1,—), ponadto muszą kierowca i samochód posiadać dokumenty wymagane przez władze.

§ 4. KATEGORIE

Zawodnicy zostaną przydzieleni do poszczególnych klas, stosownie do litrażu samochodów, na których biorą udział w imprezie.

Poszczególne klasy obejmują:

I. Samochody o pojemności silnika do 1.000 cm³
II. Samochody o pojemności silnika od 1.000 do 1.500 cm³
III. Samochody o pojemności silnika od 1.500 do 2.000 cm³
IV. Samochody o pojemności silnika ponad 2.000 cm³

§ 5. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, TERMIN ZGŁOSZEŃ

Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków Garbarska 1.

Wpisowe wynosi dla Członków Klubu zł 12.— dla niestowarzyszonych zł 18.— i musi być wpłacone równocześnie ze zgłoszeniem gotówką do K.K.A.

Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwraca się w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia, i odwołania lub odłożenia imprezy. Termin zgłoszeń upływa dnia 17-go lutego 1939 r. o godz. 18-tej.

Zwraca się uwagę na konieczność dokładnego wypełniania wszystkich rubryk w karcie zgłoszeniowej.

§ 6. KWATERY.

Krakowski Klub Automobilowy stara się o uzyskanie odpowiedniej liczby kwater, jednakże ze względu na odbywające się w Zakopanem zawody FIS, nie może przyjąć gwarancji za uzyskanie kwater.

Ewentualnie uzyskane kwatery będą przydzielone w kolejności zgłoszeń zawodników wraz z obsadą wozów. Przeto w interesie własnym należy zgłaszać zapotrzebowania na kwatery jak najwcześniej, z podaniem życzeń odnośnie do tych kwater oraz ilości dni pobytu w Zakopanem.

§ 7. START I TRASA.

Start do Jazdy Zimowej odbyć się może z dowolnej miejscowości w Polsce, nie wcześniej niż dnia 17 lutego 1939 r. o godzinie 22-ej. Od punktu startu zawodnik obrać może dowolną drogę do Zakopanego, przy czym droga ta musi wieść przez miejscowości uwzględnione na mapie „Trzaska, Evert i Michalski". W poszczególnych punktach odnośnej drogi powinien uzyskać zawodnik wizy przejazdowe u władz niżej wyszczególnionych z podaniem godziny i minuty przejazdu.

UWAGA: Ponieważ jazda do Zakopanego odbywa się obecnie od Chabówki przez Rabę Wyżną, Pieniążkowice, Czarny Dunajec, Chochołów, Witów, za tym odcinek od Chabówki do Czarnego Dunajca (mimo że nie jest objęty mapą Trzaska, Evert i Michalski) będzie uznany za odległość 22 km.

Jako droga między poszczególnymi punktami kontrolnymi będzie zaliczona najkrótsza droga według mapy „Trzaska, Evert i Michalski". Przejazd tą samą drogą więcej niż dwa razy jest niedozwolony.

Startować i wiz przejazdowych udzielać mogą:
1) Władze klubowe. 2) Komisariaty policyjne. 3) Urzędy pocztowe. 4) Urzędy kolejowe. 5) Urzędy celne. 6) Inne wiarygodne instytucje publiczne (o wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie Jury).

§ 8. PRÓBA GÓRSKA NA LUBONIU.

Każdy zawodnik mus odbyć próbę górską na trasie Kraków—Zakopane, od punktu startu próby, na granicy wsi Lubień poprzez górę Luboń do mety próby, która znajdować się będzie około 100 metrów przed skrzyżowaniem trasy z drogą Sucha—Nowy Sącz (Skomielna). Trasa próby wynosi około 10.5 km.

Start do próby otwarty będzie między godziną 11 a 14.30 w dniu 18.II 1939. Punkty kontrolne na starcie i na mecie próby notować będą czas przejazdu danego zawodnika. W tym celu każdy zawodnik winien zatrzymać się przed startem i na mecie, celem wpisania czasu do książeczki drogowej. Start następuje dopiero na znak kierownika punktu.

W razie gdyby ze względów technicznych Kierownictwo punktu zatrzymało zawodnika dłużej niż 2 minuty na punkcie, może być ten czas (ponad 2 minuty) na życzenie zawodnika odnotowany w książce kontrolnej, celem neutralizacji przy ogólnych wynikach. Po przejechaniu trasy próby zawodnik winien zatrzymać się na mecie i ruszać dalej dopiero na znak kierownika punktu.

Zamknięcie mety próby nastąpi o godzinie 15-ej.

Próba górska będzie osobno punktowana i to w ten sposób, że za każdy osiągnięty kilometr/godz. przeciętnej szybkości ponad minimalną 25 km/godz. otrzymuje zawodnik 1 punkt dodatni.

UWAGA: Ponieważ w czasie próby górskiej trasa nie będzie zamknięta dla ruchu normalnego, zatem zawodnik obowiązany jest z tym się liczyć aby nie spowodować wypadku.

§ 9. META

Zawodnik winien przybyć do Zakopanego i zgłosić się na mecie, (która znajdować się będzie na skrzyżowaniu ulic Krupówki i Piłsudskiego) nie wcześniej niż dnia 18 lutego 1939 o godzinie 14-ej, a nie później niż o godzinie 16-ej. W razie przybycia po godzinie 16-ej zawodnik otrzymuje punkty karne (§ 15).

Zawodnicy, którzy przybędą w dniu 18.II 1939 r. po godzinie 16.30 nie będą klasyfikowani, lecz mogą otrzymać plakietę o ile zgłoszą się w Biurze imprezy w lokalu Ligi Popierania Turystyki przy ul. Kościuszki przed godziną 19-tą dnia 18.II 1939 r.

Czasem obowiązującym jest czas podany przez radiostację w Warszawie.

§ 10. KARTY DROGOWE.

Do niniejszego regulaminu załączona jest karta drogowa, zawierająca oprócz dat konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu. Karta drogowa jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane. Zgubienie karty drogowej powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.

§ 11. PRZEPISY DROGOWE.

Zawodnicy są obowiązani stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy. Przy wyprzedzaniu winni mieć kierowcy jak największe względów jedni na drugich. W razie zatarasowania drogi przez samochód jednego z zawodników, następny samochód ma przeczekać 10 minut po czym będzie miał prawo zażądać, aby pierwszy samochód wycofał się i sam będzie się starał przebić przez zaspę. Obsada wycofanego samochodu musi pracować przy przepchaniu samochodu. W razie, gdyby i ten samochód nie mógł się przebić, ustępuje w ten sam sposób samochodowi następnemu itd.

§ 12. NAPISY

Przez cały czas trwania konkursu każdy samochód musi być zaopatrzony napisem „X JAZDA ZIMOWA DO ZAKOPANEGO". Każdy zawodnik musi sobie sam sporządzić napis (litery o wysokości 12 cm na białym tle).

§ 13. DOPUSZCZALNA ŚREDNIA SZYBKOŚĆ

Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych kilometrów (§ 7) podzielonej przez czas od chwili wyjazdu z miejsca startu do chwili przyjazdu do Zakopanego. Średnia szybkość może wynosić maksymalnie 45 km/godz., minimalnie zaś 25 km/godz.

§ 14. WŁADZE JAZDY ZIMOWEJ

Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego prowadzi zjazd komandor i vicekomandor.

Gremium Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora, Vicekomandora, Delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym Delegacie z każdego z Klubów Afiliowanych. W razie nieobecności Delegata jednego z Klubów Afiliowanych, wchodzi na jego miejsce dalszy Delegat K.K.A. lub A. Śl.

§ 15. KLASYFIKACJA

Klasyfikacja zawodników uskuteczniona będzie na podstawie sumy otrzymanych punktów dodatnich i ujemnych.

a) Dodatnie:

1) za każdy przejechany kilometr obliczony na podstawie § 7. przyznany będzie 1 punkt dodatni;

2) za km/godz. osiągniętej na Luboniu przeciętnej szybkości ponad minimalną 25 km/godz. otrzymuje zawodnik 1 punkt dodatni (§ 8).

b) Karne:

1) za każdy kilometr na godzinę przekroczonej maksymalnej, lub nieosiągniętej minimalnej szybkości 10 punktów karnych;

2) za każdą minutę opóźnienia w przyjeździe na metę 5 punktów karnych. (§ 9).

§ 16. DYSKWALIFIKACJA

Zawodnicy będą wykluczeni z imprezy, ewentualnie poddani sankcjom przewidzianym w ogólnym regulaminie sportowym A.I.A.C.R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych;

b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji;

c) za umyślne wprowadzenie w błąd władz Zjazdu (fałszywe dane itp.).

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń władz Zjazdu, lub niewłaściwe zachowanie się, które obniżałoby powagę konkursu.

§ 17. NAGRODY

Nagrody zostaną przyznane:
1) W ogólnej klasyfikacji.
2) W poszczególnych klasach. W razie gdyby w której klasie startowały mniej niż dwa samochody, nagroda w tej klasie nie będzie przyznana, zaś zawodnik będzie klasyfikowany w klasie wyższej z wyjątkiem klasy IV, z której w razie braku konkurencji, zawodnik będzie przeniesiony do klasy III.
3) Nagroda dla tego Klubu, którego zawodnicy zdobędą najwyższą ilość punktów dodatnich. Przydział uzyskanych punktów dla poszczególnych Klubów nastąpi według kart zgłoszeniowych, na których zawodnicy wpisują w jakiego Klubu barwach startują.
4) Nagroda rozgrywana między Krakowskim a Śląskim Automobilklubem zostanie przyznana temu Klubowi, którego zawodnicy uzyskają większą ilość punktów dodatnich w obliczeniu jak wyżej.
5) Nagroda dla oficerów W.P. w służbie czynnej, o ile ukończy jazdę przynajmniej trzech oficerów.
6) Nagroda dla Pań o ile ukończą Jazdę przynajmniej dwie zawodniczki.

Poza tym ewentualnie przyznane zostaną dalsze nagrody honorowe i specjalne.

W razie równej ilości punktów osiągniętych przez zawodników ubiegających się o nagrodę — nagrodę otrzymuje ten zawodnik, który brał udział w imprezie na samochodzie o mniejszej pojemności cylindrów, a w razie dalszej równości na przyznanie nagrody wpływa większy ciężar wozu.

Wszyscy zawodnicy, którzy przejadą przynajmniej 100 km i przybędą do Zakopanego w dniu 18 lutego 1939 r. i zgłoszą się na mecie, względnie w biurze imprezy do godz. 19-ej (§ 9) otrzymują plakiety.

§ 18. REKLAMA

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości przez Władze Jazdy i to w dosłownym brzmieniu.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A.I.A.C.R. 126.

§ 19. PROTESTY I ZAŻALENIA

Ogłoszenie oficjalnych wyników nastąpi przez wywieszenie w biurze imprezy w lokalu Ligi Popierania Turystyki w Zakopanem przy ul. Kościuszki o godzinie 10-ej rano dnia 19-go lutego 1939 roku.

Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Jazdy. Zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremium Komisarzy Sportowych, zgodnie z postanowieniami ogólnego Regulaminu Sportowego A.I.A.C.R. Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretariatu Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków ul. Garbarska 1.

Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 1 lutego 1939 r. do godz. 18-ej (§ 211) ogólnego Regul. Sport. A.I.A.C.R.).

Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania jazdy, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po ukończeniu jazdy.

W godzinę po ogłoszeniu wyników jazdy, wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej K.K.A. pisemnie w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, wręczając je urzędującemu Funkcjonariuszowi K.K.A. w biurze L.P.T. Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 50 zł, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne.

Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:
a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych, b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi, na przejazdach kolejowych itp.), c) z powodu zatrzymania przez organa policyjne, d) z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 7.

§ 20. UBEZPIECZENIA SAMOCHODÓW

Zawodnicy winni ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Klub organizujący Jazdę, odpowiedzialności za jakiekolwiek wypadki nie ponosi.

§ 21. OBOWIĄZKI UCZESTNIKÓW

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych i rozporządzeń Władz Jazdy oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery itp.).

§ 22. UZUPEŁNIENIE PRZEPISÓW

Organizatorzy zastrzegają sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów wykonawczych, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania konkursu. Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych, powołani są jedynie Komandor i Komisarze Sportowi.

§ 23. ROZDANIE NAGRÓD

Dnia 19 lutego 1939 r. o godzinie 16-ej odbędzie się rozdanie nagród. Bliższe szczegóły podane będą przez Sekretariat Imprezy.

# Kalendarzyk międzynarodowych imprez motocyklowych na r. 1939

KWIECIEŃ
16. Wyścig Międz. „Eilenriede" (Niemcy).

MAJ
7. Wyścig w Parku Hamburskim (Niemcy).
7. Elaintarhanajo - Djurardslopett (Finlandia).
13. Wyścig „Leinster 200" (Irlandia).
11 — 14. 3-dniowy Raid belgijski.
20. Ireland (Półn. Wsch.) „200".
21. Międzyn. Wyścig w Eifel (Niemcy).
28. Wielka Nagroda „des Frontières" (Belgia).

CZERWIEC
4. „Schaerbeck" — wyścig 24-godzinny (Belgia).
11. Wielka Nagroda Jugosławii.
12. Tourist Trophy na wyspie Man „Junior" ACU.
14. „ „ „ „ „ „ „Lightweight" ACU
16. „ „ „ „ „ „ „Senior" ACU
25. Mulhouse — Paryż raid (Francja).
30 do 2.VII. Liège — Chamonix — Liège (Belgia).

LIPIEC
1. Dutch Tourist Trophy (Holandia).
9. „FICM Międzyn. Rallye w Zurychu" (Szwajcaria).
9. Wielka Nagroda Francji.
16. Raid Albigeois (Francja).
16. Wielka Nagroda Europy (Belgia).
31. do 2.VIII. Międzyn. Jazda Alpejska (Niemcy).

SIERPIEŃ
6. Wielka Nagroda Comminges (Francja).
6. Wielka Nagroda Szwecji (Szwecja).
6. Wielka Nagroda Górska w Niemczech.
13. Wielka Nagroda Niemiec.
15. Wyścig na przełęczy Loibl w Jugosławii.
19. Wielka Nagroda Ulster (Irlandia).
20 — 27. Międzyn. Sześciodniówka (Six Days) w Niemczech.

WRZESIEŃ
3. Wielka Nagroda Polski.
6. Meeting Międzyn. w Jugosławii.
10. Wielka Nagroda Lugano (Szwajcaria).
10. Mistrzostwa Motocyklowe Belgii.
14 — 15. Raid Berlin — Rzym (Niemcy i Italia).
17. Wielka Nagroda Wystawy Belgijskiej.
24. Wielka Nagroda Italii.

PAŹDZIERNIK
8. Wielka Nagroda Szwajcarii (połączona z Grand Prix Wystawy w Zurychu).

# Uzupełnienie

W Ogólnopolskim Kalendarzu Imprez, organizowanych przez Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne w roku 1939, wydrukowanym w numerze 12 (grudzień) 1938 r. na stronie 666-ej, opuszczono imprezę *„Jednodniowa Jazda Konkursowa Automobilklubu Polski"*, która odbędzie się dnia 10 września 1939 r., co niniejszym podajemy do wiadomości.

# 14.231 nowych poj. mech. sprzedano w 1938 r.

Ze względu na zakończenie statystyki za rok 1938 podajemy porównanie sprzedaży poszczególnych rodzajów *nowych* poj. mech. w latach 1937 i 1938.

*Sprzedano nowych poj. mech.:*

| | w r. 1936 | w r. 1937 | w r. 1938 |
|---|---|---|---|
| ogółem poj. mech. | 4.946 | 9.969 | 14.231 |
| sam. osobowych | 2.999 | 5.229 | 7.203 |
| sam. ciężarowych | 553 | 1.551 | 2.073 |
| taksówek | 126 | 845 | 1.212 |
| autobusów | 252 | 490 | 576 |
| motocykli | 974 | 1.713 | 2.927 |
| poj. specj. | 42 | 141 | 240 |

*Ilość zarejestrowanych poj. mech. (w ruchu):*

| | stan na 1.I 1938 | stan na 1.I 1939 | rej. przyb. w 1938 r. |
|---|---|---|---|
| ogółem poj. mech. | 44.200 | 54.009 | 9.809 |
| sam. ogółem | 33.091 | 40.413 | 7.322 |
| sam. osobowych | 19.548 | 24.550 | 5.002 |
| sam. ciężarowych | 6.843 | 8.609 | 1.766 |
| taksówek | 4.946 | 5.216 | 270 |
| autobusów | 1.754 | 2.038 | 284 |
| motocykli | 9.876 | 12.061 | 2.185 |
| poj. specjal. | 1.233 | 1.535 | 302 |

# KRONIKA

## POSTĘPY MOTORYZACJI

### 833 NOWE POJ. MECH. SPRZEDANO W GRUDNIU UB. ROKU

Grudzień roku 1938-go dał stosunkowo wysoką sprzedaż w dziedzinie pojazdów mechanicznych — 833 nowe jednostki (w grudniu 1937 roku sprzedano 724 nowe poj. mech.). Niewątpliwie kończący się rok, a z nim zamykane obliczenia całoroczne dochodów i widmo wysokiego podatku dochodowego skłoniło opieszałych amatorów poj. mech. do kupna, mimo niedogodnych dla ruchu warunków atmosferycznych.

Natomiast ilość pojazdów kursujących w ciągu grudnia zmniejszyła się o dalsze 740 jednostek. Z porównania i dodania tych dwóch liczb wynika, że w ciągu grudnia ub. r. w całym kraju wycofano z ruchu 1.573 jednostek (zakładamy, że nowe pojazdy kupione w grudniu znajdują się w ruchu).

Zaznaczyć należy, że w grudniu ub. r. liczba wycofanych z ruchu samochodów osobowych (764) przewyższyła liczbę wycofanych motocykli (541).

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go stycznia 1939 roku przedstawiają się następująco:

| | Ilość zarejestr. poj. mech. | | w grudniu 1938 roku | |
|---|---|---|---|---|
| | stan na 1.I.39 r. | stan na 1.XII.38 r. | przybyło | ubyło |
| ogółem p. m. | 54.009 | 54.749 | — | 740 |
| sam. ogółem | 40.413 | 40.675 | — | 262 |
| sam. osob. | 24.550 | 24.847 | — | 297 |
| sam. cięż. | 8.609 | 8.599 | 10 | — |
| taksówek | 5.216 | 5.202 | 14 | — |
| autobusów | 2.038 | 2.027 | 11 | — |
| motocykli | 12.061 | 12.551 | — | 490 |
| poj. specj. | 1.535 | 1.523 | 12 | — |

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie grudnia 1938 r. i porównanie poszczególnych liczb z odnośnym zestawieniem z grudnia 1937 roku oraz z listopadem 1938 roku, to kształtował on się następująco:

| | Nowych jedn. przybyło | | |
|---|---|---|---|
| | w grudniu 1938 roku | w listop. 1938 roku | w grudniu 1937 roku |
| ogółem poj. m. | 833 | 814 | 724 |
| sam. ogółem | 770 | 716 | 685 |
| sam. osob. | 467 | 427 | 358 |
| sam. cięż. | 162 | 172 | 145 |
| taksówek | 92 | 96 | 154 |
| autobusów | 49 | 19 | 28 |
| motocykli | 51 | 76 | 27 |
| ipoj. specj. | 12 | 22 | 12 |

## DROGI

### 186 KM DRÓG TWARDYCH PRZYBYŁO NA WILEŃSZCZYŹNIE

Rok ubiegły w dziedzinie budowy dróg na wileńszczyźnie zaznaczył się bardzo poważnymi osiągnięciami. Zbudowano 186 km dróg o nawierzchni twardej. Ukończono budowę drogi Wilno — Święciany oraz zapoczątkowano budowę dalszego jej ciągu w kierunku Brasławia i Łotwy. Ukończono budowę drogi Oszmiana — Smorgonie oraz przeprowadzono budowę drogi Smorgonie — Lebiedziew — Mołodeczno, której zakończenie zamierzone jest w r. 1939.

Ukończono budowę drogi Oszmiana — Ostrowiec oraz kontynuowano budowę drogi Smorgonie — Narocz — Wilejka, do której zakończenia pozostaje zaledwie 5 km.

Wykonano w 70 proc. budowę dróg wylotowych na Litwę, a mianowicie: Wilno — Kowno i Wilno — Mejszagoła— Wiłkomierz, z których pierwsza uzyskuje nawierzchnię ulepszoną w postaci płyt kamienno-betonowych.

Prowadzono poza tym budowę szeregu innych odcinków dróg.

Podkreślić również należy fakt intensywnej budowy ulepszonych nawierzchni w samym Wilnie. Z własnych funduszów zarząd miejski wydał w r. ub. na cele drogowe 1.620 tys. zł oraz 1.155 tys. zł z dotacyj Funduszu Pracy, a nadto z kredytu materiałowego pożyczkowego 200 tys. zł.

### WOJSKO ODBUDOWAŁO NAJPIĘKNIEJSZĄ DROGĘ W POLSCE

Przyłączona świeżo do Polski wieś Leśnica, położona w Pieninach na południe od Dunajca, nie miała w pierwszych dniach po powrocie do Polski dogodnej komunikacji kołowej ani z Krościenkiem, ani ze Szczawnicą, z którymi sąsiaduje bezpośrednio. Jedyna droga, wiodąca z Leśnicy do Krościenka wzdłuż leśnickiego potoku, a następnie Dunajca, była całkowicie zmyta przez powodzie i nieodbudowana na odcinku niegdyś granicznym przy ujściu leśnickiego potoku.

Bezpośrednio po zajęciu Leśnicy oddziały wojskowe, pozostające pod komendą płk. Cieślińskiego, przystąpiły do odbudowy zerwanego odcinka drogi nad Dunajcem.

Dzięki temu już od początku bm. możliwa jest komunikacja kołowa zarówno z Krościenka, jak i ze Szczawnicy do Leśnicy.

Dostępna jest też dla pojazdów konnych cała t. zw. droga pienińska, biegnąca prawym brzegiem Dunajca, która obecnie na całej długości od Szczawnicy aż po Czerwony Klasztor biegnie na terytorium polskim.

Z drogi tej korzystają już mieszkańcy Sromowiec Niżnych, którzy poprzednio, kiedy droga ta pozostawała w granicach Czechosłowacji, dla komunikacji kołowej z Krościenkiem i Szczawnicą musieli używać b. uciążliwej drogi przez grzbiet Pienin, prowadzącej przez przełęcz Szopka, poniżej Trzech Koron.

## NOWE USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

### PRZEPISY WYKONAWCZE DO PODATKU DROGOWEGO

Ustawa z dnia 5 sierpnia 1938 r. zmieniła dotychczasowe stosunki w zakresie finansów komunalnych. M. innymi zmieniły się zasady wymiaru podatku drogowego.

Do przepisów obowiązujących w tym względzie ukazało się ostatnio rozporządzenie wykonawcze Ministra Spraw Wewnętrznych wydane w porozumieniu z ministrami Skarbu i Komunikacji o podatku drogowym. Na zasadzie powyższych przepisów wykonawczych suma podatku drogowego nie może przekraczać sumy wydatków związku samorządowego na budowę i utrzymanie dróg oraz spłatę i oprocentowanie pożyczek długoterminowych zużytych na cele drogowe, a w powiatowych związkach samorząd. również na zapomogi na cele drogowe dla gmin wiejskich i miast niewydzielonych zmniejszonej o sumę wpływów budżetowych mających specjalne przeznaczenie na cele drogowe. Wymiar i pobór podatku drogowego na rzecz pomorskiego i poznańskiego wojewódzkich związków samorządowych będzie dokonywany przez wydziały powiatowe i zarządy miejskie miast wydzielonych łącznie z wymiarem i poborem tego podatku na rzecz powiatowych związków samorządowych i miast wydzielonych.

Jeżeli stawki podatku drogowego uchwalone przez radę powiatową lub miejską, łącznie ze stawkami tegoż podatku uchwalonymi przez Sejm wojewódzki, będą przekraczały wyżej wspomniane formy, wówczas podatek drogowy pobrany będzie według maksymalnych stawek, zaś podział wpływów pomiędzy powiatowy związek samorządowy będzie dokonany w stosunku do wysokości preliminowanych na dany rok budżetowy wydatków na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich oraz powiatowych lub miejskich, pokrywanych z wpływów podatku drogowego. Wszelkie wpłaty, dokonywane przez płatników na poczet podatku drogowego, wymierzonego na rzecz powiatowego związku samorządowego lub miasta i wojewódzkiego związku samorządowego, podlegają zaliczeniu na rzecz tych związków w stosunku do wysokości stawek podatkowych uchwalonych przez te związki, bądź w stosunku do wysokości wydatków drogowych. Uchwała Sejmiku wojewódzkiego o poborze podatku drogowego powinna być podana do wiadomości wydziałom powiatowym i zarządom miejskim miast wydzielonych na trzy miesiące przed rozpoczęciem roku budżetowego. Za wymiar i pobór podatku drogowego na rzecz wojewódzkich związków samorządowych związki te wypłacają wydziałom powiatowym i zarządom miejskim miast wydzielonych wynagrodzenie wysokości 5% sum, osiągniętych tytułem podatku drogowego, przypadającego na rzecz wojewódzkich związków samorządowych. Rokiem podatkowym dla wymiaru podatku drogowego jest rok budżetowy.

Nieruchomości stale zwolnione od podatku od nieruchomości na podstawie przepisu dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 stycznia 1936 i rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 20 kwietnia 1936 o wykonaniu dekretu nie mogą być obciążone podatkiem drogowym. Podatkiem drogowym w miastach wydzielonych mogą być obciążone tylko nowowzniesione budowle oraz części nadbudowane i przybudowane, czasowo zwolnione od podatku od nieruchomości. Obowiązek podatkowy w odniesieniu do nowowzniesionych budowli oraz części nadbudowanych i przybudowanych rozpoczyna się z początkiem następnego miesiąca po dniu, od którego rozpoczyna się bieg terminu zwolnienia od podatku od nieruchomości na zasadzie przepisów o ulgach dla nowowznoszonych budowli. Obowiązek ten gaśnie z końcem tego miesiąca, w którym wygasa zwolnienie od państwowego podatku od nieruchomości. Przez podstawę idealnego wymiaru państwowego podatku od nieruchomości należy rozumieć taką podstawę wymiaru podatku jaką należałoby przyjąć według przepisu art. 6 dekretu z dn. 14 stycznia 1936 r. o podatku od nieruchomości nie korzystały ze zwolnienia od podatku. Dla nieruchomości, których użytkowanie rozpoczęło się w ciągu roku budżetowego poprzedzającego rok podatkowy, podstawę idealnego wymiaru państwowego podatku nieruchomości stanowi czynsz roczny, obliczony w stosunku do czynszu należnego za okres użytkowania. Dla nieruchomości, których użytkowanie rozpoczęło się w ciągu roku podatkowego podstawę idealnego wymiaru państwowego podatku od nieruchomości stanowi czynsz należny za okres użytkowania, obliczony od chwili rozpoczęcia użytkowania do końca roku budżetowego w stosunku do czynszu należnego za jeden miesiąc najmu lub dzierżawy. 6-letni okres ulg podatkowych rozpoczyna się dla nieruchomości, które zostały obciążone kosztami pierwszego urządzenia ulic i placów przed dniem 1 października 1938 dla których statutowe terminy płatności (bez względu na ilość rat) przypadają po tym terminie, oraz na nieruchomości, które zostaną pociągnięte do pokrycia kosztów pierwszego urządzenia ulic i placów w okresie od dnia 1 października 1938 do dnia 31 marca 1939 — z dniem 1-go października 1938. Wspomniany 6-letni okres ulg podatkowych dla nieruchomości, które zostaną obciążone kosz-

tami pierwszego urządzenia ulic i placów po dniu 31 marca 1939 rozpoczyna się z początkiem tego roku budżetowego, w którym przypadnie termin płatn. pierwszego nakazu płatniczego z tytułu obciążenia danej nieruchomości tymi kosztami.

Przepisy powyższe na obszarze miast wydzielonych obowiązują od dn. 1 października 1938 r. a na obszarze gmin wiejskich i miast niewydzielonych od dnia 1 kwietnia 1939 r.

CZY ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWĄ JEST PRZEMYSŁEM KONCESJONOWANYM?

Na zapytanie, czy przedsiębiorstwo „elektrycznej służby samochodowej" (reparacja elektryczności u samochodów, naprawy i ładowania akumulatorów, przewijanie motorów elektrycznych) należało by traktować jako przemysł koncesjonowany po myśli art. 8 prawa przemysłowego, Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach, po zasięgnięciu opinii wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych, podała, że w danym wypadku nie ma się do czynienia z przemysłem instalacyj elektrycznych siły i światła w rozumieniu prawa przemysłowego, ponieważ instalacje samochodowe nie są dołączane do istniejących sieci zakładów elektrycznych.

Tego rodzaju instalacje siły i światła przy których prąd elektryczny ma napięcie 8 volt, nie są niebezpieczne ani dla życia, ani też dla mienia ludzkiego i wskutek tego ich wykonywanie nie podpada, zdaniem Izby, pod postanowienia art. 2 prawa przemysłowego i w danym wypadku odnośne przedsiębiorstwa należy traktować jako przemysł wolny.

## ORZECZNICTWO

W ROKU 1938 SPRZEDANO W POLSCE 100 TYSIĘCY OPON

„Przegląd Gumowy" donosi, że w 1938 r. zbyt opon należy ocenić na około 100 tys. sztuk, a w tym 75.000 sztuk szło na rynek przez handel; jeżeli założymy, że przeciętna cena opony wynosi np. 80 — 100 zł, to obrót handlu wynosił około 7.500.000 zł, jeden obrót zaś przy czteromiesięcznym kredycie i dwumiesięcznym leżeniu na składzie absorbował ponad 3.500.000 zł. W miarę dalszego postępu motoryzacji należy się spodziewać, że w r. 1940 kapitał związany w taki sposób wzrośnie do 14 milionów złotych.

JUŻ ROZPOCZĘLIŚMY EKSPORT POLSKICH OPON SAMOCHODOWYCH

W początkach grudnia ub. roku dokonano pierwszej w Polsce transakcji sprzedaży 200 opon samochodowych na eksport. Wykonanie tego zlecenia jest zależne jednak od wyników rokowań handlowych między Polską a Litwą.

W każdym razie fakt ten jest godny uwagi, świadczy bowiem, że opony, wyrabiane w Polsce, nie tylko znajdują coraz to szerszy zbyt w kraju, lecz nadto znajdują nabywców za granicą, mimo ostrej konkurencji potężnych koncernów amerykańskich i angielskich.

ZA PÓŁ MILIONA ZŁOTYCH SPROWADZILIŚMY WYROBÓW GUMOWYCH DLA PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ

Zasadniczo na wyroby gumowe cło wynosi 3 zł na 1 kg, jednak dla szeregu wyrobów cło jest znacznie niższe. Między innymi wyroby gumowe, służące do wyrobu (montażu) samochodów, mogą być sprowadzane za pozwoleniem Min. Skarbu za cłem obniżonym, wynoszącym od 30 do 60 groszy za kilogram.

Wobec postępu elektryfikacji i rozwoju produkcji motoryzacyjnej ilość wyrobów gumowych, przeznaczonych dla produkcji samochodowej, sprowadzanych z za granicy, znacznie wzrosła. Przywóz ich wyniósł ogółem 69,1 ton wartości 516,571 zł, z czego przypadło na: 1) St. Zjedn. Am. Półn. — 37,8 ton wartości 202,7 tysięcy złotych; 2) Niemcy 18,9 ton wartości 178 tys. zł; 3) Włochy 4,7 ton wartości 23,9 tys. zł; 4) Anglię 1,9 ton wartości 27,8 tys. zł.

Poza tym przywieziono pewne ilości wyrobów z Austrii, Francji, Czechosłowacji i Szwecji.

## PALIWO

PRZEMYSŁ NAFTOWY W PAŹDZIERNIKU

Produkcja

W październiku 28-m rafinerii przerobiło 42.478 ton ropy (w r. 1937 — 41.818 t.) przy czym wytworzono 8.063 tony benzyny (wrzesień 1938 r. — 8.296 ton) wobec 7.856 ton wytworzonych w październiku 1937 r. Wydajność produkcji wynosiła 18,9%.

Gazoliniarnie wyprodukowały w tym samym miesiącu 370 cystern (po 10 tys. kg) gazoliny.

Spożycie krajowe o 33% większe niż przed rokiem

Na rynek krajowy ekspediowano w październiku 1938 r. 9.654 tony benzyny, a więc o 33% więcej, niż w październiku 1937 r. W porównaniu do września spadek benzyny w stosunku do września 1938 r. wyniósł 16%.

Wyeksportowano za granicę w październiku 830 ton benzyny (wobec 3.452 ton w paźdz. roku 1937), czyli 24% eksportu z października 1937 r. W stosunku do września eksport wzrósł, gdyż we wrześniu 1938 r. wyeksportowano 691 ton.

Zapasy w dniu 31.X.1938 r. wynosiły 25.203 tony benzyny i gazoliny wobec 24.854 ton w dniu 30.IX.1938 roku.

REKORDOWE ZUŻYCIE BENZYNY W R. 1938.

W ciągu pierwszych 10-ciu miesięcy 1938 roku rynek krajowy wchłonął 88.030 ton benzyny, podczas gdy jeszcze w roku 1937 konsumcja wewnętrzna wyniosła 67.281 ton, w r. 1936 — 53.488 ton, w r. 1931 — 70.545 ton, a w roku 1930 — 82.592 tony.

Z powyższego widać wyraźnie, że rok 1938 był rekordowy, gdyż konsumcja benzyny w ciągu 10-ciu miesięcy przewyższyła konsumcję całego roku 1930-go o blisko sześć tysięcy ton.

Jeśli chodzi o eksport, to jak wynika z cyfr — maleje on coraz bardziej.

## PRZEWÓZ ZAROBKOWY

RUCH AUTOBUSOWY NA GÓRNYM ŚLĄSKU

W sprawozdaniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach za rok 1937 znajdujemy następujący ustęp, dotyczący komunikacji autobusowej:

„Na dzień 31 sierpnia 1937 r. w Województwie Śląskim znajdowało się 54 koncesjonariuszy, dysponujących ca 100 samochodami. Według dawniejszego podziału można ich podzielić na koncesjonariuszy liniowych (11) i obszarowych (3); w 1937 r. przewieźli oni około 100.000 ton towarów. W stosunku do przewozów drobnicy przez kolej jest to cyfra bardzo nikła (poniżej 1/2%) niemniej należy zaznaczyć, że są to towary wysokowartościowe. Samochodami przewożone były: wyroby żelazne, blacha, złom metali półszlachetnych, owoce, jarzyny, artykuły żywnościowe, mydło, papier, wyroby techniczne i chemiczne, konserwy, przędza, tkaniny, czekolada i wyroby cukiernicze.

Jeśli chodzi o komunikację samochodową osobową, to w województwie śląskim pracowało 38 regularnych linii autobusowych, obsługiwanych przez 95 autobusów. Linie te pokrywały trasę 872 km (1/3 dróg w województwie), a dzienny przebieg wynosił około 13.500 km. Rocznie przewożą one ca 12 milionów pasażerów, czyli ca 25% ogółu ruchu pasażerskiego w województwie, względnie 1/3 ilości pasażerów kolejowych. Należy z uznaniem podkreślić punktualność komunikacji autobusowej.

## SPRAWY ZAWODOWE

ZMIANY ORGANIZACYJNE NA TERENIE KUPIECTWA SAMOCHODOWEGO

Dnia 20 grudnia ub. r. odbyło się likwidacyjne zebranie Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy SKP, która to organizacja przekształciła się na Zrzeszenie Kupców Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej. Do Zarządu Zrzeszenia wybrano pp. Bergmana, Boskiego, Łepkowskiego, Niedźwiedzkiego i Pappadakisa. W skład komisji rewizyjnej weszli pp. Baryłski, Michałek i Krzeczkowski.

W toku zebrania m. in. dyr. Rakowicz zapoznał zebranych z projektem zorganizowania specjalnej instytucji, powołanej do finansowania ratalnej sprzedaży samochodów.

Zebraniu przewodniczyli kolejno pp. dyr. Sokołowski Tadeusz, a następnie Rakowicz Zygmunt.

PRACE KOŁA KUPCÓW I PRZEMYSŁOWCÓW SAMOCHOD. PRZY SKP. W OKRESIE 24.IX. 1937 r. do 30.XII 1938 R.

W sprawozdaniu Koła znajdujemy następujące godne uwagi wzmianki:

Od pierwszego etapu prac nad ustawą o zastawie rejestrowym, a więc od chwili zbierania materiałów zagranicznych włoskich i francuskich (pierwsze uzyskano za pośrednictwem Polskiego Fiata, drugie — przez Sekretariat Koła z Bureau Permenent International w Paryżu), Koło za pośrednictwem specjalnej Komisji prawniczej, powołanej do tego celu, współdziałało w przygotowaniu tej ustawy. Pierwszy projekt tekstu tej ustawy opracowany został przez specjalną Komisję prawniczą, w skład której wchodzą adwokaci: L. Grabowski, Polikier i Tylbor, a spośród członków Koła pp.: Sokołowski, jako przewodniczący, Bergman i Frenkiel jako członkowie.

Ta sama Komisja opracowała również tekst rozporządzenia wykonawczego do ustawy, który po dokonaniu poprawek przez Ministerstwo Sprawiedliwości wszedł w życie jako tekst obowiązujący.

Ta sama Komisja opracowała również tekst rozporządzenia wykonawczego do ustawy, który po dokonaniu poprawek przez Ministerstwo Sprawiedliwości wszedł w życie jako tekst obowiązujący.

Ostatnio, po porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji, Koło wydało własnym nakładem formularze zgłoszeń do rejestru i w tej chwili prawnicy Koła opracowują tekst wzorowych umów o sprzedaż, przy zastosowaniu przepisów prawa o rejestrze. Tekst tych umów ustalony jest w porozumieniu z Zarządem Koła.

Z inicjatywy Koła podjęte zostały starania na terenie Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej o zmianę krzywdzącej dla kupiectwa samochodowego taryfy składek bezpieczeństwa pracy. Są pewne szanse, że akcja ta, jakkolwiek napotyka na poważne trudności, przyniesie jednak pozytywne rezultaty w postaci zmniejszenia wysokości płaconych obecnie przez firmy stawek.

W zakresie spraw wiążących się z przepisami ustawodawczymi, podkreślić wypada pełne niemal przyjęcie tez Koła w ustawie inwestycyjnej, w odniesieniu do przepisów dotyczących ulg dla pojazdów mechanicznych i budownictwa garażowego.

Obok przeprowadzenia w tej ustawie tez Koła, wysuwanych już przed dwoma laty, na skutek zapytań ze strony naszych członków, Ministerstwo Skarbu udzieliło szeregu listownych komentarzy do tej ustawy, że wymienimy tu wyjaśnienia co do sposobu uzyskiwania ulg przez nabywców opodatkowanych według drugiego działu podatku dochodowego, których dochód roczny jest niższy niż suma ulegająca potrąceniu, korzystania z ulg przy nabywaniu samochodów przez kilka osób itd.

W obrębie omawianych w tym dziale prac wspomnieć jeszcze trzeba o wystąpieniach Koła w sprawie dalszego rejestrowania małych samochodów na taksów-

ki, do czego Komisariat Rządu odniósł się pozytywnie i cały szereg memoriałów w sprawie zwolnienia od podatku obrotowego stacyj obsługi. Ta ostatnia sprawa, niestety, dotychczas jeszcze nie została załatwiona po naszej myśli, jakkolwiek stanowisko nasze znalazło całkowite poparcie ze strony samorządu gospodarczego.

W okresie sprawozdawczym rozszerzyła się również współpraca Koła z władzami państwowymi w zakresie opiniodawczym.

## MOTOCYKLE

### MONTOWNIA I WYTWÓRNIA MOTOCYKLI POD WARSZAWĄ

W ostatnich dniach grudnia sfinalizowano ostatecznie pertraktacje w sprawie uruchomienia montażu popularnych motocykli tzw. „setek" przez S.A. „Podkowa" w Legionowie pod Warszawą. „Podkowa" wypuściła już nawet kilka „setek", które zostały poddane próbom drogowym. Będą to motocykle wzorowane na typach angielskich wyprodukowanych na rynek polski.

Poza „setką" która ukaże się na rynku w dużej serii n a p o c z ą t k u m a r c a br. — wytwórnia ta zamierza uruchomić m o n t a ż a p o t y m p r o d u k c j ę m o t o c y k l i ś r e d n i o c y l i n d r o w y c h.

I w tym wypadku również wytwórcy oprą się o wzory angielskie wyprodukowane na naszym rynku. Jak słychać Anglia przyobiecała pomoc techniczną. Proces uruchomienia produkcji motocykli średniolitrażowych przy zastosowaniu części polskich będzie trwał około dwu lat. Cena montowanych motocykli będzie utrzymana na poziomie znacznie niższym od poziomu cen tych samych motocykli importowanych z Anglii — tak przynajmniej obiecuje wytwórnia.

## SUROWCE ZASTĘPCZE

### POPIERANIE PRODUKCJI „KERU"

W związku z uruchomioną w Polsce produkcją sztucznego kauczuku z inicjatywy minist. przemysłu i handlu uzgodniono z producentami, iż przywóz kauczuku i jego namiastek należy związać z zakupem krajowego kauczuku sztucznego, aby w ten sposób poprzeć tę nową gałąź naszej produkcji.

Komitet przywozowy rady handlu zagranicznego otrzymał od minist. przemysłu i handlu instrukcję, podług której na okres styczeń — kwiecień 1939 r. ustalono stosunek obowiązkowego powiązania. Importer na każde sprowadzone 100 kg kauczuku naturalnego musi nabyć 1,5 kg kauczuku sztucznego.

Sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem przez importerów obowiązku zakupu kauczuku sztucznego — min. przemysłu i handlu powierzyło Związkowi Izb przemysłowo-handlowych, który przystąpił do technicznego opracowania tej sprawy.

# KRONIKA KLUBOWA

## AUTOMOBILKLUB POLSKI

### AUTOMOBILKLUB POLSKI INFORMUJE O STANIE ZAŚNIEŻENIA DRÓG

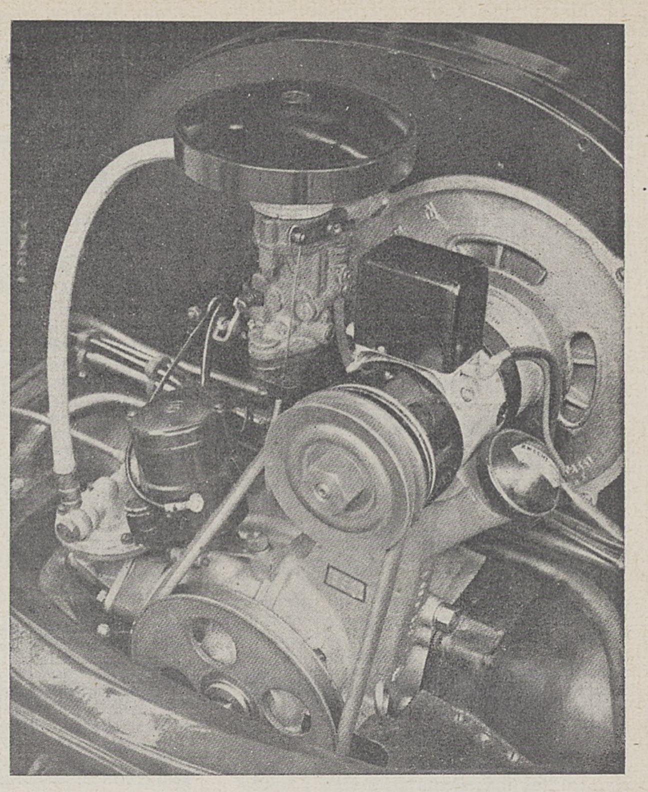
Polskie Radio rozpoczęło nadawanie komunikatów A.P. o zaspach śnieżnych na niektórych drogach o większym znaczeniu turystycznym. Komunikaty nadawane będą przez stację Warszawa I (długość fali 1339,3 m) w ramach dziennika wieczornego, rozpoczynającego się o g. 20.35 i obejmować będą drogi:

1) Warszawa — Radom — Kielce — Kraków; 2) Warszawa — Piotrków — Częstochowa; 3) Warszawa — Łowicz — Łódź; 4) Warszawa — Wyszków — Ostrów Maz. — Zambrów.

5) Katowice — Będzin — Częstochowa; 6) Katowice — Kraków; 7) Skoczów (Cieszyn) — Wisła — Istebna — Zwardoń.

8) Kraków — Zakopane — Morskie Oko; 9) Kraków — Bochnia — Brzesko — Krynica;

10) Nowy Targ — Krościenko — Nowy Sącz;



### TAK WYGLĄDA SILNIK NIEMIECKIEGO W O Z U LUDOWEGO

Szczegóły konstrukcji wozu KdF są chowane zazdrośnie przed okiem konkurencji. Dopiero teraz zdecydowano się na... podniesienia maski i publikację zdjęć silnika. Zdjęcie reprodukowane obok pozwala na pobieżne zorientowanie się w tajemnicach konstrukcji KdF. Szczegóły konstrukcji silnika będą ogłoszone i pokazane nad nadchodzącej wystawie samochodowej w Berlinie.

11) Poznań — Pniewy — Gorzycko; 12) Poznań — Kutno — Łowicz; 13) Poznań — Ostrów Wlkp. — Kępno — Wieluń — Częstochowa;

14) Łódź — Sieradz — Kępno — Słupia; 15) Zambrów — Wysokie Maz. — Bielsk Podl. — Białowieża; 16) Zambrów — Łomża — Grajewo — Augustów.

W komunikatach podawane będą odcinki, na których ruch jest przerwany, jak również i termin prawdopodobnego usunięcia zasp śnieżnych.

## AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

### SPRAWOZDANIE z „NOCNEJ JAZDY PATROLOWEJ"

Na zakończenie sezonu sportowego, zorganizował Automobilklub Śląski w dniu 19 listopada 1938 r. bardzo ciekawą imprezę sportową pod nazwą „Nocna Jazda Patrolowa". Do startu stanęło 26 zawodników, ukończyło imprezę — 23 ch.

Wyniki przedstawiają się następująco: 1. Gerhard Riegl na sam. Aero — pkt. 216 — otrzymał nagr. A. K. Śl.; 2. Inż. Władysł. Krzewski na Tatrze — pkt. 204 — otrzymał nagrodę A. K. Śl.; 3. Wincenty Batko na Polsk. Fiat 508 — pkt. 188 — otrzymał nagr. A. K. Śl.; 4. Inż. Konrad Sentek na Merc. Benz — pkt. 185 — otrzymał nagr. f-my Stomil; 5. Tadeusz Witwicki na Pradze Picolo — pkt. 184 — otrzymał nagr. A. K. Śl.; 6. Inż. G. Jonscher na Chevrolet — pkt. 183 — otrzymał nagr. A. K. Śl.; 7. Władysław Turski na sam. Skoda — pkt. 176; 8. Stanisław Felix na sam. Chevrolet — pkt. 176; 9. Włodzimierz Kamieński na sam. Hansa — pkt. 174; 10. Jerzy Koppel — wykrył 16 znaków specj. umieszcz. na trasie; 11. Inż. Stefan Maleszewski — wykrył 15 znaków; 12. Konrad Donnerstag — wykrył 15 zn.; 13. Tadeusz Lech — wykrył 15 zn.; 14. Wincenty Tarnawa — wykrył 14 zn.; 15. Gabriel Helmboldt — wykrył 14 zn.; 16. Roman Borzysławski — wykrył 14 zn.; 17. Inż. Tad. Kubiczek — wykrył 13 zn.; 18. Inż. J. Hartman — wykrył 13 zn.; 19. Rudolf Bartonek — wykrył 11 zn.; 20. Inż. Karol Sobolewski — wykrył 11 zn.; 21. Karol Piętka — wykrył 10 zn.; 22. Inżynier Karol Schayer — wykrył 8 zn.; 23. Inż. Raoul Rolling — wykrył 7 znaków.

Trasa jazdy wynosiła 200 km. Warunki atmosferyczne w nocy z dnia 19 na 20.XI były b. korzystne. Organizacja imprezy, jej wykonanie i dyscyplina zawodników — bez zarzutu.

Dnia 20.XI ub. r. odbyło się w lokalu A. K. Śl. wręczenie nagród i plakiet sportowych zawodnikom, którego dokonał Prezes Klubu p. Marszałek Konstanty Wolny.

## RÓŻNE

### „ŻENI SIĘ DYSK i KARBURATOR"

W dniu 7 stycznia br. odbył się w Pabianicach ślub jednej z najpopularniejszych osób ze świata sportowego w Polsce — wicemistrzyni olimpijskiej w rzucie dyskiem, p. Jadwigi Wajsówny, ze znanym automobilistą łódzkim, członkiem Łódzkiego Automobilklubu, p. Franciszkiem Gretkiewiczem — prezesem Łódzkiego Klubu Motocyklowego, którego szersza publiczność pamięta m.in. z udziału w X-ym Międzynarodowym Raidzie A.P. 1937 (p. Fr. Gretkiewicz startował na wozie Fiat 1500).

Ślub popularnej w całej Polsce dyskobolki, ulubienicy miasta, zgromadził około... 10 tysięcy osób (popularność sportowa robi swoje) przybyłych z Pabianic, Łodzi, Warszawy itp., które nie tylko wypełniły po brzegi wnętrze kościoła św. Mateusza, ale i cały obszerny plac przyległy do kościoła, do tego stopnia, że na kilkadziesiąt minut musiano nawet wstrzymać ruch tramwajowy.

Przyjaciele pana młodego sprawili mu miłą niespodziankę, stawiając się w sile 70-ciu maszyn (samochodów i motocykli). Ten nowoczesny korowód weselny, defilujący za oblubieńcami po ulicach miasta, wypadł bardzo imponująco.

Popularni oblubieńcy otrzymali ponad 400 depesz. Treść jednej z nich brzmiała następująco:

„A gdy dziś zagrają Veni Creator,
to znak, że żenią się dysk i karburator".

# KRONIKA ZAGRANICZNA

### NOWE RAFINERIE SHELLA W HAIFIE

W najbliższym czasie towarzystwo naftowe Iraku, związane z grupą naftową Shell, zamierza podjąć budowę wielkiej rafinerii na terenie Haify. Na ten cel preliminowano 100 milionów funtów szterlingów.

W związku z tym pozostaje również projekt budowy wielkich zbiorników nafty. Nafta ta pochodzi z terenów około Mos-

sulu. Inwestycje te pozostają w związku z odkryciem w okolicach morza Martwego, gdzie przeprowadzano przez dłuższy czas poszukiwania i wiercenia olbrzymich terenów naftowych.

### MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA KOMUNIKACYJNA

W Kolonii nad Renem zorganizowana zostanie w czasie od maja do października 1940 r. wielka międzynarodowa wystawa komunikacyjna. Wystawa odbędzie się pod hasłem „Strasse, Schiene, Wasserweg" i obrazować będzie postępy, dokonane na całym świecie w ciągu ostatnich lat w zakresie komunikacji drogowej, kolejowej, tramwajowej i wodnej.

Wystawa zbudowana zostanie na rozległych terenach o pow. 950 tys. metrów kwadratowych.

### TAJEMNICA POWODZENIA SILNIKA SPALINOWEGO

Ostatni doroczny zjazd Związku Inżynierów niemieckich (D. I. V.) dał sposobność porównania — przy zastosowaniu jednolitych podstaw — sprawności różnych maszyn o napędzie cieplnym i pojazdów nimi poruszanych, zarówno ze stanowiska gospodarki cieplnej, jak ze stanowiska ogólnej rentowności. W referacie wygłoszonym na powyższe tematy omówione i stwierdzone zostały wyniki badań, przeprowadzonych na temat zużycia paliwa przy zastosowaniu najważniejszych środków komunikacji.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Samolot pośpieszny | | 110—165 | 36—52 |
| Samolot komunikacyjny | | 54—90 | 30—50 |
| Luksusowy statek pośpieszny | około | 75 | 155 |
| Samochód | | 5—20 | 5—15 |
| Wagon motorowy | | 8—10 | 4—5 |
| Pociąg kolejowy | | 4—11 | 17—35 |

Tablica ta wykazuje, że niezależnie od bardzo wysokiego zapotrzebowania energii przez samoloty pośpieszne, których zużycie paliwa na pasażera i jednostkę przestrzeni wynosi zaledwie trzecią, względnie czwartą część tego, co zużywają nowoczesne statki pośpieszne, także zmotoryzowane lądowe środki komunikacyjne pozostają pod względem zapotrzebowania paliwa znacznie w tyle poza ich konkurentem na szynach, pędzonych parą.

To częściowo bardzo jaskrawe różnice, wskazujące w sposób dobitny na gospodarczą przewagę motorów spalinowych nad maszynami parowymi, wyjaśnione zostają dokładnie za pomocą cyfrowego oznaczenia żużycia ciepła przez poszczególne maszyny, przedstawionego także w omawianym tu referacie. Wykazano tu, że w granicach mocy 1 000—2 000 KM zużycie ciepła waha się w turbinach parowych między 3 400 a 2 600 kal/KMh, w maszynach parowych tłokowych między 3 100 a 2 500, przy motorach gaźnikowych między 2 400 a 1 700, a wreszcie przy motorach Diesla nawet między 1 900 a 1 600 kal/KMh. Przy dużych maszynach o mocy 10 000 do 20 000 KM są cyfry zużycia energii cieplnej bardziej do siebie zbliżone; przykładowo przy turbinach parowych zbliżają się one do 1 900, a przy motorach napędzanych olejami ciężkimi przekraczają nieznacznie 1 500 kal/KMh.

Powyższe cyfry wskazują na to, że właśnie w zasięgu silników mniejszych i średnich, najczęściej używanych, motor spalinowy wybija się na plan pierwszy, wskutek swego dużego zasięgu działania, przy równoczesnym małym zużyciu energii. Do tego przyłącza się i ta także zaleta, że ciężar własny takich silników, tj. ich ciężar obliczony w stosunku do sprawności maszyny, jest najniższy, zarówno w ruchu ulicznym i kolejowym, jak też szczególnie w żegludze powietrznej. Cyfry te wahają się przy kolejowych motorach Diesla między 12 a 4 kg/KM przy samochodowych motorach Diesla między 9 a 5, przy gaźnikowych motorach samochodowych między 5 a 2, a przy silnikach samolotowych między 2 a 1 kg/KM, — podczas gdy parowozy osiągają cyfry, wahające się między 20 a 18, a statki handlowe między 40 a 28 kg/KM.

Dzięki tym zaletom, łączącym niskie zużycie ciepła z nieznacznym ciężarem własnym, jest motor spalinowy wyłącznym środkiem napędowym nie tylko w dziedzinie ruchu samochodowego i komunikacji powietrznej, ale zyskuje z roku na rok coraz szersze zastosowanie w tych gałęziach komunikacji, które przed tym zastrzeżone były wyłącznie dla maszyn parowych, jak o tym wyraźnie świadczy szybki wzrost zapotrzebowania wagonów o napędzie motorami Diesela i motorów o napędzie ropnym w żegludze.

Wymienione cyfry dają bardzo rzeczowe wyjaśnienie tego rozwoju, stanowiąc równocześnie niezbity dowód, że rozwój ten dokonuje się na podstawie przesłanek zarówno technicznych jak i gospodarczych.

Toteż w ciągu ostatnich dziesiątków lat jesteśmy świadkami olbrzymiego wzrostu zastosowania wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych w komunikacji lądowej, powietrznej i wodnej, a równocześnie olbrzymiego wzrostu zmotoryzowania środków wojennych, a w ślad za tym zwycięskiego pochodu płynnego paliwa, produkowanego — dotychczas przynajmniej — prawie w całości z ropy naftowej.

(W/g „Przemysłu Naftowego")

### PRODUKCJA I EKSPORT AMERYKAŃSKI W CIĄGU 8-miu MIESIĘCY 1938 R.

Globalna wartość eksportu automobilowego (St. Zjedn. w ciągu 8-miu miesięcy 1938-go roku wyniosła „tylko" 184 miliony dol. wobec 228 mil. w roku 1937.

Montaż wywiezionych wozów osobowych wyniósł 67 milionów dol. (w 1938 r.) wobec 89 mil. (w r. 1937), wartość ciężarówek i autobusów 50 mil. (1938) wobec 63 mil. w r. 1937-ym.

### BRYTYJSKI PRZEMYSŁ MOTOROWY W CYFRACH

Brytyjski przemysł samochodowy w r. 1938 wyprodukował ok. pół miliona wozów. Wytwórnie wraz z fabrykami przemysłu pomocniczego zatrudniały 1.300.000 osób. W r. 1938-ym wytwórnie te zużyły: 1.006.000 ton stali, 28 tysięcy ton innych metali, 19 tysięcy kilometrów płótna, pięć i pół tysiąca ton szkła, dwanaście milionów litrów farby.

Na terenie imperium brytyjskiego znajdowało się (nie licząc kolonii) 2.600.000 poj. mech., które opłacają rocznie 80 milionów funtów szterlingów bezpośrednich i pośrednich podatków.

### 14 TYSIĘCY KM AUTOSTRAD

Dr Todt — inspektor generalny dróg niemieckich, na Zjeździe w Monachium ogłosił, iż dotychczasowy program budowy autostrad, który przewidywał budowę 7 tysięcy km autostrad, musi być w związku z powiększeniem powierzchni Rzeszy znacznie powiększony. Na razie mowa jest o budowie 14 tysięcy km autostrad.

### III ŚWIATOWY KONGRES NAFTOWY

III Światowy Kongres Naftowy zwołany zostanie na 7 do 15 czerwca 1940 r. w Berlinie. Zamknięcie Kongresu odbędzie się w Kolonii w hali kongresowej Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjnej, obejmującej w dużej mierze zagadnienia, związane bezpośrednio z przemysłem naftowym.

Kongres odbędzie się pod protektoratem marszałka Goeringa. Przewodniczącym Kongresu będzie prof. dr Alfred Bentz.

### SPADEK IMPORTU PRODUKTÓW NAFTOWYCH

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). W pierwszym półroczu 1938 r. import olejów mineralnych do Francji spadł w porównaniu z analogicznym okresem ub. r. z 3.863.303 t. do 3.790.641 t., tj. o 1,9%. Spadek ten w całości wywołany został ograniczeniem przywozu produktów finalnych, podczas gdy import surowca — pozycja najmocniejsza — przekroczył poziom z r. ub.

Najsilniej obniżył się import oleju gazowego i opałowego. Trzeba jednakże pamiętać, że przywóz tych produktów był w r. ub. anormalnie wysoki, wskutek tego że wytwórczość krajowa nie wystarczała na pokrycie wzrastającego popytu na oleje ciężkie, przeznaczone na cele bunkrowe i na potrzeby przemysłu.

Zakup olejów smarowych za granicą zmniejszył się również w ostatnim półroczu. Z drugiej jednak strony — wartość przywozu, która podniosła się do 1.948.691.000 franków, wzrosła prawie o 60%, a to dzięki utrzymaniu cen surowca i dewaluacji franka. Ze zniżki notowań produktów końcowych na światowym rynku naftowym odniosła Francja niewiele korzyści, gdyż produkty te stanowią tylko drobną część całego importu naftowego do tego kraju. W szczegółach import ten przedstawiał się następująco:

| | 1938 r. | 1937 r. |
|---|---|---|
| | Styczeń — Czerwiec | |
| | t o n | |
| Ropa | 3.206.831 | 3.109.079 |
| Benzyna | 280.129 | 296.268 |
| Nafta świetlna | 939 | 1.534 |
| Oleje smarowe | 36.444 | 46.398 |
| Olej gazowy | 53.585 | 114.371 |
| Olej opałowy | 212.713 | 295.653 |
| Razem | 3.790.641 | 3.863.303 |

Również i w roku bieżącym pierwsze miejsce wśród krajów dostarczających Francji surowca, zajmuje Irak. Przywóz z tego kraju wyniósł 1.506.611 t, podczas gdy w 1937 r. — 1.677.467 t. Jedynie St. Zjednoczone zwiększyły swój eksport ropy do Francji, dowóz jej z innych krajów został ograniczony. Jeśli chodzi o produkty końcowe — to największych ilości dostarczyły tu również Stany Zjednoczone. Wszystkie niemal inne kraje produkujące przywiozły znacznie mniej, niż w pierwszym półroczu ub. r.

Jakkolwiek cyfry przywozu nie dają właściwego poglądu na kształtowanie się spożycia — to jednak dostępny materiał statystyczny dowodzi, że popyt na niektóre produkty końcowe, a mianowicie na paliwa napędowe i oleje smarowe — w y d a t n i e  s i ę  o b n i ż y ł.

### SPADEK PRODUKCJI SAMOCHODÓW NA ŚWIECIE

| Kraj | I półrocze 1937 r. |
|---|---|
| Stany Zjednoczone | 2 790 420 |
| Kanada | 128 371 |
| Anglia | 274 381 |
| Niemcy | 157 290 |
| Francja | 113 000 |
| Rosja | 92 000 |
| Italia | 32 300 |

| | I półrocze 1938 r. | Zmiana w % |
|---|---|---|
| St. Zjedn. | 1 203 874 | — 56,8 |
| Kanada | 102 158 | — 20,4 |
| Anglia | 246 056 | — 10,3 |
| Niemcy | 176 736 | + 12,4 |
| Francja | 113 000 | — |
| Rosja | 108 500 | + 17,9 |
| Italia | 34 200 | + 5,9 |

### NAJDŁUŻSZA LINIA SAMOCHODOWA ŚWIATA

W niedługim czasie otwarta zostanie najdłuższa linia samochodowa na świecie. Połączy ona Alger z fortem Lamy (linia zwie się Moggär) położonym na południe od jeziora Czad. Jezioro Czad będzie można przepłynąć przy pomocy łodzi motorowych.

W styczniu rb. linia ta będzie przedłużona aż do fortu Archambault i Bangui. Ogółem linia ta ma 6630 km długości i będzie obsługiwana 28 razy w miesiącu.

### NIEMIECKI FORD W BUDAPESZCIE

Oddział zakładów Forda w Kolonii produkujący wozy dla Niemiec, uruchomił obecnie montownię samochodów w Budapeszcie, która zajmie się prawdopodobnie zestawem wozów o małym litrażu.

### AUTOSTRADA ODRA — DUNAJ

Wraz z podpisaniem umowy z Niemcami o definitywnym ustaleniu granic, podpisano także dwie ważne umowy komunikacyjne, mianowicie o budowie autostrady Odra — Dunaj.

Koncepcja budowy autostrady opiera się na tym założeniu, że większość dróg w Czecho-Słowacji prowadzi przez terytorium niemieckie, jak również, że niektóre połączenia między poszczególnymi krajami Rzeszy wiodą przez terytorium czesko-słowackie.

Projektowana autostrada połączy Śląsk Niemiecki z Marchią Wschodnią (Austria). Wyjdzie ona z Wrocławia przez Brno do Wiednia. Odcinek czesko-słowacki wyniesie 60—65 km.

Autostradę wybuduje własnym kosztem Reichsautobahnengesellschaft, której własnością autostrada pozostanie. Rząd czesko-słowacki przeprowadzi wywłaszczenie i odda do dyspozycji potrzebne tereny. Główne drogi czesko-słowackie będą mieć z autostradą połączenie.

Najważniejszym punktem umowy, godzącym w suwerenność republiki, jest to

że dozór nad autostradą i policję drogową wykonywać będą Niemcy. Będzie ona otoczona barierą i celnie zamknięta, a w miejscach gdzie będzie połączona z drogami czesko-słowackimi, znajdować się będą czesko-słowackie urzędy celne. Samochody czesko-słowackie będą mogły używać autostrady w granicach republiki bez opłat i formalności celnych. Przy budowie mają być użyci w większości robotnicy i technicy czesko-słowaccy.

Ze względu na to, że budowę finansują Niemcy, materiał będzie prawdopodobnie w większości niemiecki. Prace nad budową autostrady mają być rozpoczęte niebawem, wykończenie zaś przewidziane jest na koniec 1940 r.

NOWOCZESNA DEFINICJA SILNIKA 2 i 4-TAKTOWEGO

W dziedzinie organizacji sportu, pod wpływem angielskich władz sportowych opracowana została przez FICM definicja silników 4-i 2-taktowych z kompresorami i bez takowych. Definicja ta brzmi: „Czterotaktowym silnikiem bez kompresora uważany jest taki silnik, w którym skok tłoka jest w obydwóch kierunkach jednakowy, zaś depresja (podciśnienie), powodowana przez przesuwanie się tłoka jest przyczyną, za którą wprowadzane jest do cylindra powietrze, wzgl. mieszanka spalinowa poddawana spalaniu i utrzymująca dalszy ruch tłoka. Natomiast, za silnik z kompresorem uważany jest taki silnik, w którym wprowadzenie powietrza, wzgl. mieszanki spalinowej, poddawanej spalaniu i utrzymującej ruch tłoka, — odbywa się w jakikolwiek inny sposób, aniżeli przez ruch tłoka w cylindrze.

Dwutaktowym silnikiem nazywany jest taki silnik, w którym w każdym cylindrze odbywa się jeden roboczy suw tłoka na jeden obrót wału korbowego. Dwutaktowym silnikiem bez kompresora uważany jest taki silnik, w którym przesuwanie się tłoka o jednostajnej średnicy w cylindrze, powoduje wprowadzenie do cylindra powietrza lub mieszanki spalinowej, poddawanej następnie spalaniu i utrzymującej dalszy ruch tłoka. Natomiast dwutaktowym silnikiem z kompresorem uważany jest taki silnik, w którym wprowadzenie w cylindry powietrza, wzgl. mieszanki spalinowej, poddawanej następnie spalaniu i utrzymującej dalszy ruch tłoka, — odbywa się w inny sposób, niż przez przesuwanie się w cylindrze tłoka o jednostajnej średnicy.

Użycie lejka lub łopatki przy karburatorze w celu lepszego załapania zasysanego do karburatora powietrza, nie jest uważane jako działanie kompresora.

WZROST IMPORTU BENZOLU PALIW NAFTOWYCH DO NIEMIEC

W okresie: styczeń — sierpień wwieziono do Niemiec (w rb.) 866 tysięcy ton ropy, 855 tys. t. benzyny, 898 t. oleju gazowego, 264 tys. t. olejów smarowych, 264 tys. t. olejów lekkich, 241 tys. t. olejów opałowych. Oprócz tego 26 tys. t. benzolu. Ogółem import ten wyniósł 2301 tys. t. wobec 2018 tys. t. w r. ub., co oznacza wzrost o 14%, a łącznie z ropą 3168 tys. t. (wobec 2780 tys. t.). Wwiezione paliwo przedstawiało wartość 181 milionów RM.

KLAGENFURT — MONACHIUM W 3,5 GODZ.

Planowane przecięcie masywu alpejskiego przy pomocy dwu tuneli „autostradowych" o długości 7 — 8 kilometrów skróci czas jazdy z Klagenfurtu do Monachium do 3,5 godzin.

TYLKO 3 MODELE CIĘŻARÓWEK PRODUKOWAĆ BĘDĄ NIEMCY

W ramach niemieckiego planu 4-letniego objął kierownictwo reorganizacji przemysłu samochodowego mianowany przez marsz. Goeringa płk. v. Schell. Najważniejszym zadaniem nowoutworzonego urzędu jest obniżenie kosztów produkcji samochodów, co pociągnie za sobą zniżkę cen rynkowych. Niemcy rozwiązanie tego problemu widzą w normalizacji części i akcesorii oraz w ograniczeniu do minimum ilości produkowanych typów.

Tak więc w najbliższym czasie ma zostać przeprowadzona reorganizacja przemysłu samochodów ciężarowych w ten sposób, że zamiast dotychczas 130 produkowanych typów ma się produkować najwyżej... 3. Równolegle z tym ma wyjść zakaz wprowadzenia nowych modeli. Po okresie więc 2 lat wytwórnie zarzucą fabrykację własnych modeli, by budować jedynie typy znormalizowane na podstawie otrzymanej licencji.

Przemysł samochodów osobowych będzie na razie pracował na dotychczasowych zasadach. Przyczyny doszukiwać należy przypuszczalnie w intensywnej rozbudowie wytwórni t. zw. ludowego samochodu w Fallersleben oraz w ułatwianiu przemysłowi samochodów osobowych eksportu do czasu uporządkowania przemysłu ciężarowego.

ZNIESIENIE PODATKÓW OD POJ MECH. W ITALII

Na jednym z ostatnich posiedzeń włoska rada ministrów powzięła decyzję, która będzie miała niewątpliwie zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju ruchu samochodowego w tym kraju. Począwszy od 1 stycznia 1939 r. z n i e s i o n e z o s t a ł y w s z e l k i e p o d a t k i, o b c i ą ż a j ą c e d o t y c h c z a s p o j a z d y m e c h a n i c z n e przeznaczone do przewozu osobowego.

Nowy dekret wywołał niezwykły entuzjazm w całych Włoszech. Organizacja przemysłu samochodowego przesłała na ręce Mussoliniego telegram dziękczynny.

Zwolnienie z podatków obejmuje tabor samochodowy Włoch, liczący dziś około ćwierć miliona pojazdów.

W najbliższym czasie ukazać się mają nowe przepisy, które znacznie obniżą opodatkowanie ciężarówek i autobusów.

Zmiana polityki rządu włoskiego na odcinku motoryzacyjnym zapowiada nową erę pomyślnego rozwoju przemysłu, mimo, iż cena benzyny we Włoszech jest w tej chwili jeszcze bardzo znaczna, wynosi bowiem ok. 1 zł 05 gr za litr.

JAK SIĘ PRZEDSTAWIA OBSŁUGA PALIWOWA NA SAHARZE?

Pisze o tej sprawie K. Rosen Zawadzki w „Autobusie":

„Transafrykańska linia samochodowa rozpoczyna się od Kolombo-Bechara, końcowej stacji linii kolejowej, idącej z Algeru, a znajdującej się na 32 szerokości. Od Kolombo-Bechara samochody w okresłonych odstępach czasu, na zmianę z karawanami odchodzą do Hao nad Niger, a następnie jadą bardziej na południe do Portu Harkur lub na wschód do Forto-Lami, położonego na 12 szerokości w pobliżu jeziora Upad.

Odległość od Kolombo Bechara do Hao wynosi 2.100 km. Odległości zaś między pośrednimi stacjami są następujące: Kolombo-Bechara do Beni Abbes — 249 km, od Beni Abbes do Adrar — 413 km, od Adrar do Reggan — 146 km, od Reggan do Bidon 5 — 510 km, od Bidon 5 do Habankura — 567 km, od Habankura do Hao — 210 km.

Stacje pośrednie są zbudowane w oazach w pobliżu znajdujących się tam garnizonów. Na stacjach zorganizowano racjonalną obsługę techniczną sprzętu.

W Colombo-Bechara jest baza rozdzielcza materiałów pędnych i smarnych. W Beni Abbes i Adrar są nadto jeszcze 2 centralne stacje rozdzielcze materiałów pędnych. W Reggan zorganizowano warsztaty samochodowe. Główna stacja zaopatrzenia w Bidon 5 została urządzona pośrodku olbrzymiej przestrzeni między morzem Śródziemnym a Porto Charkur.

W transafrykańskiej linni samochodowej benzynowe stacje rozdzielcze znajdują się w odległości 50 km jedna od drugiej. Stacje te są zbudowane w dobrze widocznych miejscach i nazywają się kolejno Bidon 1, Bidon 2, Bidon 3 itd. Na stacji Bidon 5 urządzono w 1930 roku bazę zaopatrzenia, zbudowano radiostację, a w 1935 roku latarnię sygnałową o dalekim zasięgu.

Wszystkie samochody odbywające transafrykańskie kursy, muszą brać ze sobą dostateczną dla danego samochodu ilość benzyny, materiałów smarnych i wody".

## WIADOMOŚCI DROBNE

Poczta berlińska rozporządza 200-ma motocyklami z wózkiem, wyposażonymi w silniki 500 i 750 ccm oraz 60 motocyklami solo z silnikami 200 i 350 ccm.

★

Motocykliści są używani w Berlinie nie tylko do przewożenia listów wyjętych ze skrzynek, ale również do dostarczania pilnych listów i paczek oraz depesz.

★

W Victorii (Brytyjska Columbia) zostało wprowadzone ograniczenie szybkości pieszych (!) — oczywiście ograniczenie to odnosi się do przechodniów idących po moście. Nie mogą oni „rozwijać" większej szybkości jak 3,2 km/godz. pod groźą uiszczania 300 dolarów kary.

A więc mieszkańcy Victorii będą musieli zafundować sobie liczniki szybkości!

★

Argentyna zamierza do r. 1947 wykończyć sieć dróg samochodowych o łącznej długości 47 tysięcy kilometrów.

★

Poczta niemiecka zakupiła w Austrii pewną ilość samochodów za sumę dwu milionów szylingów.

★

W Londynie odznaczono szoferów autobusów, którzy przejechali okrągło 27 milionów mil, tzn. przeszło 33 miliony kilometrów.

Należy podkreślić, że kierowcy ci w czasie swej praktyki nie spowodowali ani jednego wypadku z ludźmi.

★

Wg danych angielskich na całym świecie istnieje 3,5 miliona motocykli.

★

W Ostendzie auta parkowane poza specjalnie wyznaczonymi miejscami, „znaczone" są przez policję specjalną nalepką z napisem: „Pan parkuje w niedozwolonym miejscu. Pański numer został zanotowany". Jest to grzeczne ostrzeżenie.

★

Na Kongresie Energetycznym w Wiedniu ustalono, że utrzymanie traktora jest dwa razy tańsze, aniżeli utrzymanie odpowiedniej liczby koni.

★

W Budapeszcie wzniesiono montownię Forda (jako oddział Forda w Kolonii) kosztem 150.000 pengö. Będzie to centrala sprzedaży na Bałkany.

★

W 22-ch miastach Ameryki Północnej płaci się karę za zbyt wolną jazdę autem.

★

Ettore Bugatti twierdzi, iż za 10 lat nie będzie wozu wyścigowego bez kompresora.

★

Pojazdy mechaniczne z okręgu Sudetów zabranego przez Niemcy, będą miały na numerze znaczek „S".

★

Wytwórnia motocykli FN po latach bezczynności na polu konstrukcji wyścigowych rozpocznie w roku przyszłym walkę o „mistrzostwo Europy". W tym celu buduje dwie specjalne maszyny 350 i 500 ccm.

★

Zakłady Forda w Kolonii będą produkowały wyłącznie wozy osobowe. Ciężarówki robić będzie nowa fabryka w Berlinie.

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł, półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata Auta" oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi" — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja „Auta", Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr 709-19.

Klisze wykonano w Zakł. Fotochem. „Zorza". Druk. Dom Prasy, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3-5-7